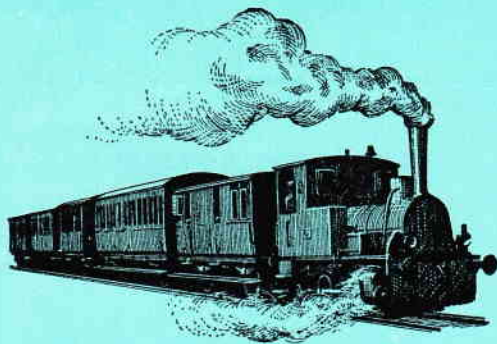
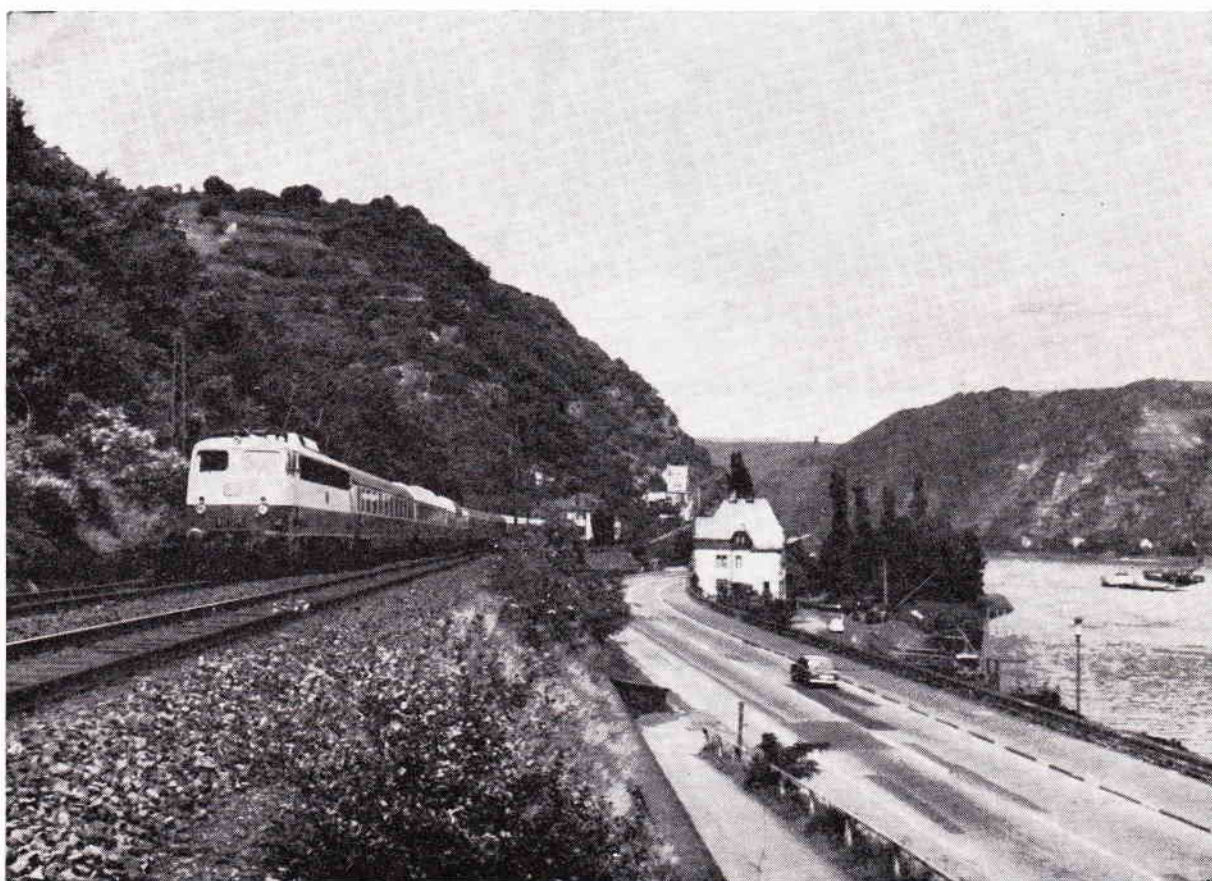




DANSK JERNBANE-KLUB

TIDSSKRIFT FOR JERNBANE-INTERESSEREDE



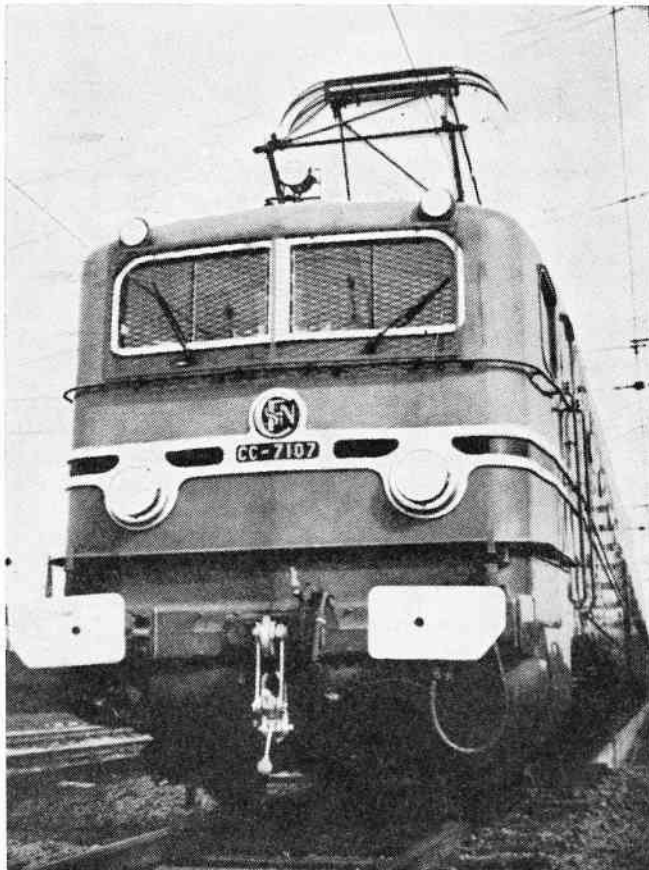
Deutsche Bundesbahn's elegante TEE-tog »Rheingold« passerer St. Goar på den venstre Rhinstrækning, fremført af el-lokomotiv type E 10.12.

Foto: DB



**FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM**

nr. **7**
Sept. 1965



ALSTHOM

Generalrepræsentant

Jørgen Schiøtt A/s

Tjørnevej 18 — Kgs. Lyngby
(01) 87 13 79



Mister Pop's poppede

POPCORN

dem maa De smage, de
er saa lette, luftige og
sprøde, at De kan fylde
Dem med MISTER POPs
poppede POPCORN
uden at blive fyldt! Vi
har verdens fineste ma-
skiner til fremstilling af
Popcorn.

DANISH POPCORN COMPANY - Copenhagen



GRETHE TRILLINGSGAARD
MODEL



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:

Politadvokat, cand. jur. Birger Wilcke,
Sebakken 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.
Postgirokonto nummer 117 380.

Museumstoget:

Oplysning hos:
B. Chorfitzen, tlf. (01 72) TAg 5743 eller
Maribo Turistbureau.
Tlf. (03 865) 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.

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.



TRAFIKKEN

- I MORGEN

Den 25. juni slog München portene op for historiens første verdens-trafik-udstilling. Internationale Verkehrsausstellung - IVA - varer til den 3. oktober, og i de 101 dage udstillingen holder åbent, skulle der gerne komme et par millioner besøgende, for at arrangementet skal kunne løbe rundt, for staden München har ofret 90 millioner danske kroner på foretagendet - allerede inden portene åbnedes.

Det er blevet en udstilling af kommunikationsmidler - i dette ords videste forstand, for foruden at behandle jernbanen som en moderne faktor i trafikken, omfatter IVA søfart, luftfart - og derunder rumfart - motorkøretøjer, radio og TV, post, telegraf og telefon samt - i en hel hal for sig selv - »transportlegetøj«.

Den store IVA-oplevelse må siges at være etableringen af kørsel med Europas hurtigste tog mellem den specielle udstillingsbanegård og Augsburg, hvor DB's nyeste elloko, litra E 03, hvis motorer udvikler den samme kraft som 750 folkevogne, fremfører et tog bestående af syv eksprestogsvogne (specielt udstyret med skivebremser) med en tophastighed af 200 km/t og tilbagelægger de 65 km mellem byerne på kun 26 minutter. For at runde billedet af, skal der blot tilføjes, at tophastigheden nås efter tre minutters kørsel.

»Jernbanedelen« af udstillingen er samlet i to store haller og på et 33.500 kvadratmeter stort friluftsudstillingsområde. I hal 16 byder Deutsche Bundesbahn velkommen under mottoet: »Hurtigere, mere sikkert, mere bekvemt«. Udenfor denne hal er opstillet udstillingens eneste damplokomotiv - en kopi af Tysklands første lokomotiv »Adler«, og inden i hallen vises et bredt udsnit af en moderne jernbaneforvaltnings mange virkeområder. Den af nyhederne, der vækker mest opmærksomhed her, er en elektronhjerne, der med imponerende hurtighed giver oplysning om mere end 6000 togforbindelser fra München Hbf. til 400 større stationer i forbundsrepublikken og resten af Europa. Ved at dreje et

A/S P. WULFF

CIGARFABRIKKER

VEJLGAARD SKO

Gl. Kongevej 135 - CE 8388

Strandvej 163 - HE 127 - 3127

Hovedvejen 105, Glostrup - 963505

Hvidovre Torv 1 - 750210

Lyngbyvej 42 - Ryvang 1533

Jernbaneallé 51, Vanløse - 742212

Hvidovrevej 322 - 782781

DANMARK^s STØRSTE UDVALG I FARVE- NUANCER



GARDINER - GULVTÆPPER

MÅLTAGNING
SYNING
MONTERING

BONDO GRAVESEN

CLASSEHSGADE 34 ØBRO 1008 - 8686

trecifret tal på en nummerskive og trykke på en knap vælger man sit rejsemål og tidspunktet for afrejsen (indenfor to-timers perioder), og elektronhjernens, der forøvrigt er anbragt i Frankfurt 400 km derfra – det er vælgerskabet, der står på udstillingsområdet – ordner resten, idet den på mindre end 30 sekunder afleverer en trykt fortegnelse over samtlige aktuelle forbindelser.

I samme hal er udstillet to modeljernbaneanlæg, hvoraf det ene forestiller en stump af »Fugleflugtslinien«, komplet med Puttgarden station og færger, og den anden en moderne station, hvor bl. a. helautomatisk rangering anskueliggøres.

I hal 16 udstiller »Verdens jernbaner«! Denne del har dog nogen slagside, idet »Verden« kun repræsenteres af Belgien, Frankrig, Italien – og Indien, medens de skandinaviske forvaltninger og bl. a. Holland og England glimrer ved deres fravær, eller for at være helt nøjagtig, kun er repræsenteret på den store fælles UIC-stand. Her vises forøvrigt, hvilket stort arbejde der gøres med at finde frem til fremtidens automatiske kobling.

På friluftsudstillingsområdet (område F) udstilles rullende materiel i et omfang, så man bliver helt forpustet ved synet. Holder man sig udelukkende til DB-køretøjer, bliver det alligevel til en anelig opremsen. Først og fremmest vises det nye elloko E 03, men desforuden finder man her E 10 og godstogslokomotivet E 50, det nye el-togsæt for nærtrafik ET 27 og akkumulatorvognen ETA 150. »Dieselsiden« er repræsenteret af V 200, V 90, der er en rangérvariant af V 100, samt V 160 og »søstermaskinerne V 162 og V 169, to helt nye typer, der skal anvendes til forsøg med dampgenerator hhv. el-generator til togopvarmning, og for V 169's vedkommende endvidere til forsøg med gasturbine – en såkaldt Booster – som giver mulighed for en kortvarig overbelastning af maskinen, bl. a. ved stigninger, i et tilsvarende omfang som det, man kan byde maskinanlægget i et elektrisk lokomotiv. Yderligere viser DB et nyt diesel-hydraulisk motorvognsæt for korte distancer VT 24.6 og det meget store diesel-hydrauliske lokomotiv V 320, om hvilket det dog forlyder, at det ikke vil blive anvendt af DB – prototypen er da også solgt til de spanske statsbaner RENFE. Endvidere er udstillet de fleste af DB's traditionelle typer af person-, post- og rejsegodsvogne samt de specielle typer til brug i de nye lokomotivtrukne TEE-tog og en række specialgodsvogne: Kølevogne, tankvogne o.s.v. DSG og CIWL viser de nyeste typer sovevogne, hhv. type 33.200 og litra MU. Mellem en række lokomotiver og motorvogne fra de lande, der nævntes under hal

18, finder man pludselig et af GDS-HFHJ's nye Y-togsæt, udstillet af »Ürdingen«.

Der er endvidere speciaudstillinger for by- og nærtrafik, bjergbaner – og meget andet, men til slut skal kun nævnes de schweiziske forbundsbaners biograf – udstillingens anden topattraktion – hvor 1500 personer ad gangen kan nyde en fantastisk jernbanerejse gennem Schweiz, optaget med Walt Disneys »Circarama«-system, hvor der ved forevisningen anvendes ni fremføringsapparater og et 7 meter højt og 82 meter bredt lærred.

Når disse linier læses, er der kun knapt en måned tilbage af udstillingstiden, men er De tilfældigvis i besiddelse af ca. 300 kr., som en dobbeltbillet til München koster (inkl. liggevogn), så må De ikke snyde Dem selv for den oplevelse, det er at studere: »Trafikken i morgen«. Turen fra og til Danmark kan gøres med f. eks. »München-Express« fra én eftermiddag til den næstpåfølgende middag – men blot en advarsel: De vil ikke kunne nå at se meget mere end jernbane-delen af IVA, og så skal De endda bruge hele åbningstiden, der er fra kl. 9–19. Entreen er DM 6,-, og er De heldig at få plads, kører 200 km-toget Dem til Augsburg og tilbage for DM 4,-. Den faste daglige afgang er kl. 13.20 – med tilbagekomst kl. 14.34, lørdags/søndag køres ekstrature.

Er De på dette tidspunkt allerede på vej ud efter tandbørsten, ja, så er der for undertegnede kun tilbage at ønske: God tur!

Erik B. Jonsen.



DB's nye el-lokomotiv, type E 03, holder klar til den daglige »200 km-tur« til Augsburg. Foto: Steidl (DB)

PLASTIC  UNION A/S

Køb dansk

J. K.

Hvidovre

Industri — Håndværk — Hobby

BALLERUP - VIKING

el-boremaskine BV-60



NYHED . . .

Luftstrøm blæser spånerne
væk under boringen.

8 mm borepatron



dobbeltisoleret **300 WATT**

Fra samme fabrik som de velkendte

VIKING-VÆRKTØJER
og Ballerup El-køkkenmaskiner

Fabr. HELMUTH A. JENSEN A/S

Islevdalsvej 187 - København Brh.

Tlf. 91 11 22

A-S Juelsminde —

Kalundborg Linien

DB's moderne elektriske lokomotiver

Af trafikassistent J. K. Petersen

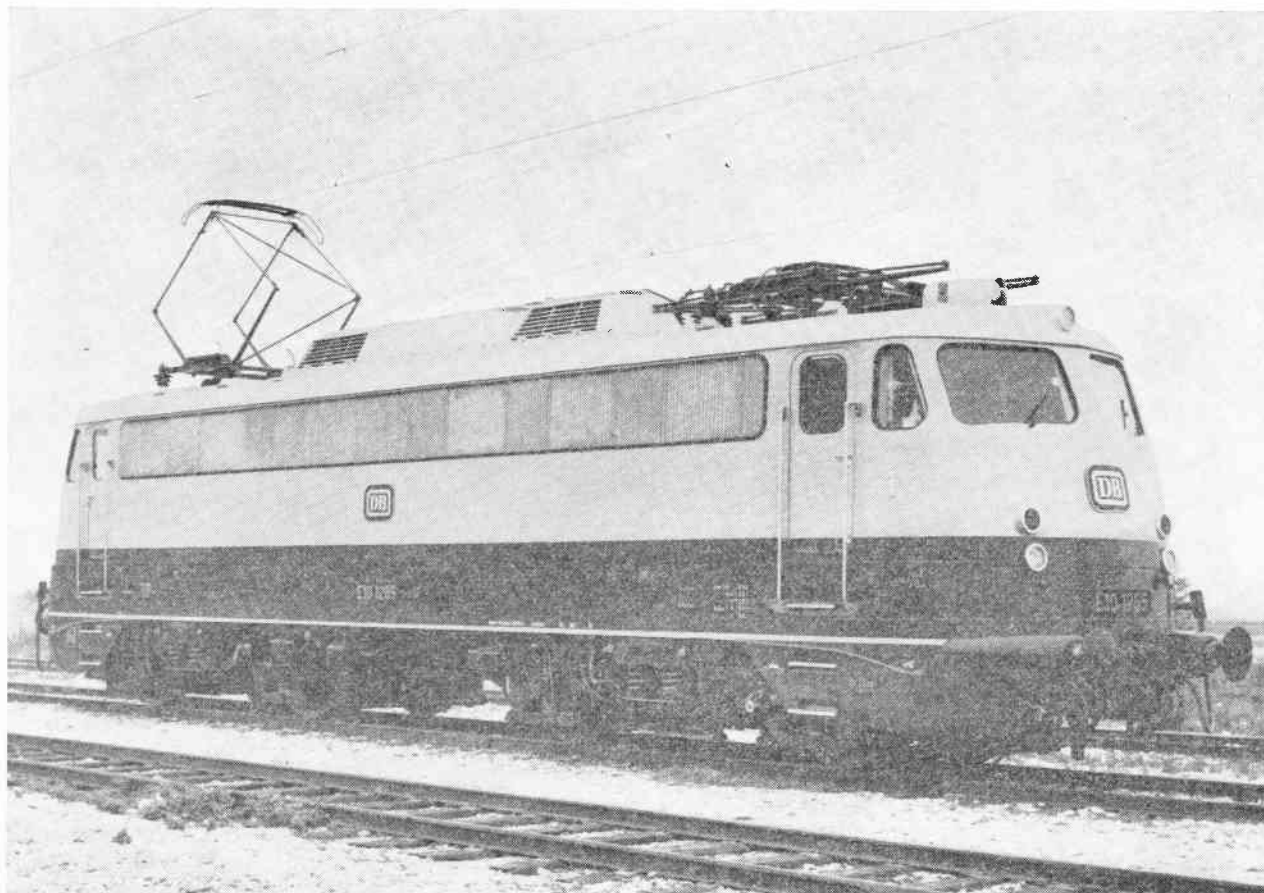


Fig. 1. Type E 10.12, her vist i »Rheingold«-bemaling, gul/blå, der dog for tiden ændres til den særlige TEE-bemaling, som er elfenbensfarvet/vinrød. De »almindelige« E 10.1 for højeste hastighed 150 km/t (ny standardtype) er blåmalede.

Den 6. april i år var en stor dag for Deutsche Bundesbahn. På denne dag rullede det første elektriske lokomotiv ind på Hamburg Hbf. og markerede derved afslutningen på et enormt anlægsarbejde, åbningen af strækningen Hannover–Hamburg for elektrisk drift, og en ubrudt række af ledningsmaster strækker sig nu fra alle Sydtyrklands vigtigste byer til de to Nordsø-havne Hamburg og Bremen. (Strækningen Hannover–Bremen åbnedes for elektrisk drift den 15. december 1964).

Ved sommerkøreplansskiftet i maj åbnedes yderligere et par mindre strækninger, og det samlede el-net ved DB er nu oppe på 6400 km eller ca. 21 pct. af det samlede vesttyske jernbanenet – og elektrificeringen fortsætter...

I året 1945 var der i Vesttyskland godt 1400 km elektrificerede strækninger, der alle, bortset fra Hamburgs bybane, var beliggende i Sydtyrkland, især i området omkring München med grene til Stuttgart og Nürnberg.

I løbet af 6 år voksede dette net sig langsomt op på ca. 2500 km for derefter at vokse ganske stærkt, og fra 1952 har elektrificeringen fundet sted i stadig større og større omfang. I løbet af 1964 nåede man op på ca. 700 km, og målet for 1965 er at kunne lægge yderligere 850 km under de blanke køreledninger. De nævnte tal gælder kun strækningsskilometer, medregner vi derimod hele den samlede skinnelængde, der har køreledninger, må vi regne med et tal på ca. 25.000 km.

A/S Automobilhuset

Fynsvej 17-21

Kolding

Tlf. 20144



France og Søn A/S
HILLERØD

EINAR RISØR

Finerhandel

Horsensvej

Tlf. Vejle 6600 - 3662

Ole Sørensen & Co.

A/S

Sdr. Havnegade — Kolding

Tlf. 25133

Det kræver en stor investering at elektrificere de vesttyske jernbaner, men ser man på de fordele og besparelser, der kan opnås, er det hævet over enhver tvivl, at det virkelig kan betale sig. De største faktorer er énmandsbetjente lokomotiver, større toghastighed, større trækraft og den dermed følgende mulighed for tættere togfølge. Desuden er elektriske lokomotiver den form for trækraft, der kan udnyttes mest intensivt, idet de ikke skal forsynes med hverken kul, vand eller olie, men kan forblive kontinuerligt i driften, så længe de blot er i stand til at modtage strøm fra køreledningerne.

Man regner ved DB med, at det gennemsnitlige koster ca. 1 million mark pr. kilometer at elektrificere, men heri er også medregnet alt, ikke blot omkostninger til master og tråd, men også omkostningerne ved bygning af kraftværker, transformatorstationer og anskaffelse af det nødvendige antal elektriske lokomotiver.

Til at klare trafikken på dette net har DB for øjeblikket ca. 1700 elektriske lokomotiver, hvortil kommer et stort antal elektriske motorvognssæt.

På det 1400 km elektriske jernbanenet, der var i Vesttyskland ved krigssammenbruddet i 1945, fandtes ca. 250 køreklare lokomotiver, hvoraf størstedelen var bygget i trediveerne. Ved genopbygning af krigsbeskadede lokomotiver samt nybygning af typerne E 18 (eksprestogsloko), E 44 (personogsloko) og E 94 (godstogsloko) fik man i 1951 bragt antallet op på ca. 450 stk., og med dette antal var man i stand til at klare trafikken på de sydtyske strækninger.

Men da teknikken, bl. a. i Schweiz, der jo havde undgået krigen, havde udviklet nye former for bogielokomotiver til hurtig togfremførelse, ønskede man ved Deutsche Bundesbahn at finde frem til nye typer på samme grundlag.

Dette resulterede i 5 prøvelokomotiver, E 10 001-005, der blev præsenteret på den store trafikudstilling i München i 1953. Maskinerne var alle i forskellig udførelse, således var motorkraften varierende fra 4100 hk til 4600 hk. Lokomotiverne blev leveret af forskellige tyske firmaer: »Krauss-Maffei«, München, »Henschel & Sohn«, Kassel, og »Krupp«, Essen. Den elektriske udrustning blev ligeledes leveret af flere firmaer: »Siemens«, »AEG«, Berlin, og »Brown Boveri«, Mannheim.

På grundlag af de erfaringer man indhøstede med disse 5 prøvemaskiner i de næste år, udviklede man de 4 typer, der skulle blive standardtyperne for det fremtidige nybyggeri af el-lokomotiver. Disse 4 typer er siden 1956 leveret i et samlet antal af ca. 1300.

De 4 typer er:

E 10¹ Eksprestogsloko. (376).

E 40 Universalloko til il-, person- og godstog. (681).

E 40 Universalloko som E 40, men kan tillige anvendes på sidestrækninger. (435).

E 50 Kraftigt godstogsloko til anvendelse på baner med store stigninger. (139).

Tallene i parentes angiver antal lokomotiver i drift – og i ordre pr. 31/12 1964.

E 10¹ (benævnes således for at adskille standardtypen fra de 5 prøvemaskiner; det første loko af standardtypen er således E 10 101) er i samarbejde med DB udviklet og projekteret af Krauss-Maffei og for den elektriske udrustnings vedkommende af Siemens-Schuckert. Loko'et bygges nu endvidere hos Henschel & Sohn og Krupp, ligesom også AEG og Brown Boveri deltager i leveringen af den elektriske udrustning. Loko'et løber på to 2-akslede bogier, hver forsynet med 2 motorer. De udvikler tilsammen 4900 hk og giver loko'et en maksimalhastighed på 150 km/t. Længden over puffere udgør 16490 mm, afstanden mellem bogiecentre er 7900 mm og akselafstanden er 3400 mm. Taravægten er på 84 tons med et akseltryk på 21 tons.

E 40 er i virkeligheden det samme lokomotiv som E 10¹, og leverandører og loko'ets hoveddata er de samme. Blot er motorenes udvekslingsforhold ændret således, at maksimalhastigheden »kun« er 100 km/t.

E 50 er det største af de nye lokomotiver. Det er oprindeligt udviklet i samarbejde med og leveret af Krupp, og for den elektriske udrustnings vedkommende af AEG. Men ligesom ved de to forannævnte typer gælder, at alle de nævnte firmaer nu deltager i leveringen. Loko'et er udstyret med to 3-akslede bogier, der hver er forsynet med 3 motorer, som tilsammen udvikler 6000 hk, men maksimalhastigheden er her ligesom ved E 40 100 km/t. Længden over puffere er 19490 mm, afstanden mellem bogiecentre er 9700 mm og akselafstanden er 2500+1950 mm. Tara er 126 tons og akseltrykket er som ved E 10¹ og E 40 på 21 tons.

Med sine 6000 hk er E 50 Vesttysklands stærkeste godstogsloko, og det er i stand til at fremføre godstog på 1600 t (højeste tilladte togbelastning på DB) på stigninger indtil 10 grader uden at være oppe på højeste ydeevne.

E 41 er lillebror i den nye familie. Dette loko er konstrueret af Henschel & Sohn i samarbejde med DB. Det er ligesom E 10¹ og E 40 udstyret med to 2-akslede bogier med ialt 4 motorer, men er »kun« forsynet med 2800 hk, maksimalhastigheden

SOLOFABRIKKEN A/S

Sønderborg

R. Jacobsens

Produktforretning

Oplagsplads

Københavnsvej 134—136

Roskilde

Tlf. (03) 35 49 51 - 35 76 05

Maskinforretningen

Harvester

Ringe — Fyn

Tlf. 0962 - 182

Colon emballage a/s

Vesthavnen — Fredericia

Tlf. (059) 22100

Hans Jensen's efft.

Trikotagefabrik

Bredgade 4

Ikast

Tlf. 071 - 51522

Feriehjemmet

Gilbjerghoved

v/ W. Munch

Gilleleje

Tlf. (03-301) 369

er på 120 km/t. Længden over puffere udgør 15660 mm, bogiecentrafastanden er 7300 mm og akselafstanden er 3200 mm. Taravægten er her 66 tons og akseltrykket kun på 16,5 tons.



Fig. 2. Type E 40. Tidligere standardtype E 10.1 har et tilsvarende karrosseri.

Fælles for alle 4 typer er, at de kan køres i multipel, d.v.s. to lokomotiver kan sammenkobles og betjenes fra én førerplads, men foruden dette kan E 41 fjernbetjenes fra styrevogn i togets modsatte ende, således at det er anvendeligt i pendultrafik, en trafikform, der benyttes meget i de tyske storbyers nærtrafik. Med sit lette akseltryk kan lokomotivet anvendes, foruden til fremførelse af lette tog på hovedbaner, på sidebaner med svagere spor.

Disse el-lokomotiver, som vel nok hører til de mest formskønne el-lokomotiver i Europa, kan ses på alle DB's elektriske strækninger, medens alle de ældre typer udelukkende anvendes i Sydtykland. Det må dog siges, at E 50 normalt ikke kommer udenfor de store stigningsstrækninger i Sydtykland.

Såvel i det ydre som i det indre adskiller de 4 typer sig ikke så forfærdelig meget fra hinanden. DB har indført den regel, at el-loko med max.hast. på over 120 km/t er malet blå, og de, som har max.hast. under 120 km/t, er grønne, medens el-rangerloko er røde. E 10 er således blå og de øvrige 3 typer er grønne, dog synes der at have været lidt uklarhed med hensyn til E 41, idet de første af denne type var blåmalede, men siden er man gået over til at anvende den grønne farve. I det indre er mange komponenter fælles for alle 4 typer, og det kan blandt andet nævnes, at førerpladsernes udstyr og indretning er ens.

For et par år siden dukkede lokomotiver af typen E 10¹ op med et ydre, der adskiller sig fra de hidtil leverede. Historien bag dette er følgende:

Deutsche Bundesbahn ville gerne gøre sit fornemme tog »Rheingold«, der løber mellem Amsterdam

og Zürich, til noget særligt eksklusivt. Man projekterede et specielt tog-garniture til dette formål, og man ville gerne fremføre toget med en hastighed på 160 km/t. Ganske vist havde man 4 el-lokomotiver E 19, bygget i 1940, der kunne præstere en hastighed på 180 km/t, og som var tænkt anvendt til særlig hurtige tog på den planlagte elektriske strækning fra Berlin til München (elektrificeringen af denne strækning nåede dog grundet krigen aldrig at blive fuldført), men man syntes ikke, at disse maskiner passede rigtigt ind i billedet til de nye moderne vogne. Derfor udtog man – af den løbende produktion af E 10¹ – 6 stk. maskiner, nr. 239–244, og foretog en ændring af udvekslingen på disse, således at de kunne præstere de ønskede 160 km/t. Disse maskiner blev lakeret i en flot blå farve foruden og gul foroven, ligesom de nye vogne til det fornemme tog. For at kunne skelne disse maskiner fra normalserien, blev de benævnt E 10¹², d.v.s. de fik et firecifret løbenummer, E 10 1239–1244. Senere blev endnu 5 maskiner ændret, da man ønskede flere tog fremført med den høje hastighed, og det var numrene 250–254. Disse beholdt dog deres almindelige numre i rækken, i modsætning til de første 6 ændrede maskiner. Grunden til dette var, at der allerede lå et helt nyt projekt på teknikernes tegnebord. Man var nået dertil, at man syntes der skulle et særligt lokomotiv til de meget hurtige tog, noget, der skulle være helt anderledes end det, man hidtil kendte. Derfor kom i efteråret 1962 en helt ny type E 10 frem. »Indmaden« var den samme som hidtil, men karosseriet havde en helt ny udformning, meget mere strømlinet og elegant af udseende. Der blev ligesom tidligere udtaget 6 lokomotiver, og de fik numrene 1265–1270, og ligesom de første blev de leveret i den blå/gule farve. Derefter fortsatte man produktionen med den almindelige standard-

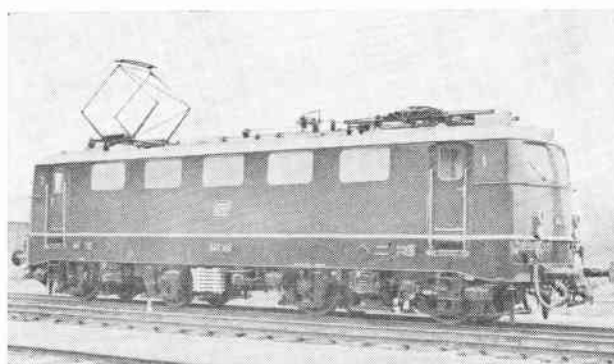


Fig. 3. Type E 41.

udformning af vognkassen, men da den nye vognkasse viste sig at indeholde en mængde tekniske og konstruktive fordele, bestemte man sig til nu helt at

HOTEL FUGLEFLUGTEN

byder Dem velkommen

Havnegade 1
Rødby
Tlf. (03) 90 50 48

Frederikssund Vogn- og Karosserifabrik

Specialfabrik for læskærme og læskure

Erik Olsen — Roskildevej 19 — Frederikss.
Tlf. (03315) 565

Vi leverer læskærme og læskure over hele Danmark og er leverandør til mange af landets bybusselskaber, kommuner, grundejerforeninger, privatbaner samt til DSB

Kølle's Gaard

Ny Strandvej 21
Humblebæk
Tlf. (03) 24 12 65

Finn Jensens Bageri

Alt i bagværk
byens bedste brød

Barfredsvej 76
Frederikshavn
Tlf. (084) 21285

Hotel Cuba

Colbjørnsensgade 9
Hilda 3304

Lykkemeyer's Restauration & Selskabslokaler

Halmtorvet 9
Tlf. CE 2670

Gæster: Eva 35180 - Eva 35221
Kælder: Eva 35170

gå væk fra den gamle type for E 10¹'s vedkommende, og E 10 288 blev som den første maskine med den nye vognkasse leveret i almindelig blå bemaling. Indvendig var maskinen som de hidtil leverede og max.hast. stadig på 150 km/t. Den gamle vognkasseform blev ikke mere anvendt til E 10, hvorimod der ikke skete nogen ændring med E 40.

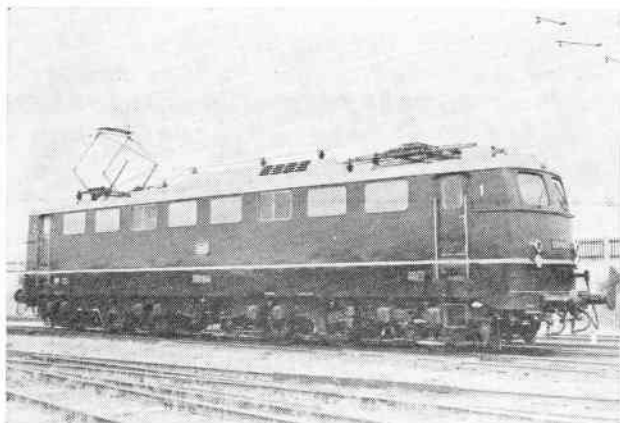


Fig. 4. Type E 50.

Fra vinterkøreplanens ikrafttræden i september 1963 ønskede man at fremføre endnu et af de fornemme tog med de nye blå/gule vogne, og det var »Rheinpfeil«, der løber mellem Dortmund og München. Til dette brug anskaffede man endnu 5 blå/gule strømline-lokomotiver. Det blev numrene 308–312, der fik betegnelsen E 10 1308–1312. Her kan det indskydes, at E 10 1309 var el-loko nr. 1000 bygget i Vesttyskland efter krigen. De først ændrede 160 km/t-lokomotiver, nr. 1239–1244 og 250–254, blev ført tilbage til normalt udseende som den gamle standardtype, og hastigheden ændret til 150 km/t. Normalserien er igen fortsat fra nr. 313, men altså nu med den nye vognkasse.

160 km/t synes jo at være en ganske pæn hastighed for et eksprestog. Men Deutsche Bundesbahn stiler endnu højere; man agter at fremføre tog med max.hast. 200 km/t.

Men for at kunne nå op på denne hastighed, skulle der foretages en lang række forsøg, ikke alene af hensyn til lokomotivernes og vognmateriellets konstruktion, men også af hensyn til skinnelægget og det rent sikrings- og signalmæssige. At det er nødvendigt, vil man kunne forstå, når man får at vide, at et 200 km-tog behøver en bremselængde på ca. 2500 m. Til forsøgskørsel udtog man af den løbende produktion to maskiner, E 10 299 og E 10 300. Mangt og meget blev ændret på disse maskiner; således er bogierne, der er bygget hos Henschel, af en særlig konstruktion med en kraftoverføring, der adskiller sig væsentligt fra den hidtil anvendte.

16 forskellige typer af strømaftagere blev konstrueret til de to lokomotiver for at finde frem til den mest anvendelige, idet kravet til strømaftagere ved forøgelse af hastigheden er en helt anden, ja, også selve køretråden må være af en speciel konstruktion. I 1963 indrettede man derfor en 25 km lang forsøgsstrækning mellem Bamberg og Forstheim, og her blev de to maskiner anvendt til et utal af prøver og forsøg for at finde frem til de bedst egnede systemer af materiel og anlæg, når hastigheden skulle sættes op til 200 km/t. Selve forsøgsstrækningen blev under fuld hastighed gennemkørt på mellem 7 og 8 minutter, så under en enkelt tur var der ikke levnet megen tid til prøver.

På grundlag af de erfaringer, man indhøstede med E 10 299 og 300, har man nu konstrueret et helt nyt el-loko til max.hast. 200 km/t. Dette lokomotiv har fået betegnelsen E 03, og en prøveserie på 4 stk. leveredes i foråret 1965, og de er blevet præsenteret for offentligheden i forbindelse med den store trafikudstilling, der afholdes i München i sommer. (Se andetsteds i tidsskriftet.) Dette loko har en længde på ca. 21 m og hviler på to 3-akslede bogier, maskinkraften er på 9500 hk og loko'ets taravægt er ca. 108 tons. Denne maskine kan fremføre tog med en vægt på 300 tons med en hastighed af 200 km/t. Togvægten synes måske ikke stor, men forklaringen er, at en forøgelse af hastigheden fra 120 km/t til 200 km/t kræver en forøgelse af maskinkraften fire gange, så til en endnu større togvægt ville kræves en enorm maskinkraft. E 03 har fået en elegant, strømmlinet udformning alene af den grund, at luftmodstandsforholdene spiller en meget stor rolle ved sådanne høje hastigheder, og der er da også, for at finde den bedste formgivning, foretaget mange forsøg i vindtunnel. Lokomotivet er elfenbensfarvet foroven og vinrødt forneden, de farver, der er standard for TEE-tog.

Fra og med den 12. april køres det kendte TEE-tog »Helvetia« som lokomotivtrukket tog – og ikke som hidtil som motorvognstog (type VT 11.5) – og fra sommerkøreplanens ikrafttræden fik »Rheingold«, »Rheinpfeil« og »Blauer Enzian« TEE-status. Af den grund vil vognmateriellet, der anvendes til disse tog, såvel som de 11 stk. E 10¹² blive omlakeret efterhånden, således at de vil fremtræde i den samme elfenbensfarvede/vinrøde lakering som E 03-erne. De to E 03 maskiner, der ikke indgår i IVA-arrangementerne, er forøvrigt indsat i E 10¹²-omløbsplanerne og ses bl. a. i »Blauer Enzian«.

Under en omtale af de typer af el-lokomotiver, som DB har anskaffet i sit nybygningsprogram, må også medtages to særlige typer, E 320 og E 344. Alene af typenumrene kan man jo nok ane, at det

Skovlunde Blikkenslagerforretning

Metalbuen 32 — Tlf. 971928

v Vig. Madsen

**Oliefyr — Centralvarme — Gas — Vand
Sanitet**

Vordingborg

Trælasthandel A-S

Vordingborg

Tlf. 23

HEVALI FABRIKEN

Østjylland

Fredericia Autolakereri A-S

Kaltoftevej

Tlf. 20544

K. J. CAMPINGVOGNE

Vejleby pr. Skibby

Tlf. (03) 3 29 79

Hans Johansen

Autoopretning

Elisgårdsvej 4

Roskilde

Andr. Hansen

Smedemester

Nordenskov

Tlf. 35

**Nordsten
mejetærskere
og pick up pressere**

Hillerød Trælastforretning

Tlf. 26 00 68

Hillerød

drejer sig om noget ganske specielt, og de 4 lokomotiver, der findes, er vel egentlig også kun at betragte som forsøgsmaskiner. De er såkaldte fler-frekvensmaskiner, og kan, som navnet antyder, køre på forskellige strømsystemer. De anvendes i grænse- trafikken til Frankrig, idet de er indrettet således, at de dels kan anvendes på DB's el-net, hvor strøm- systemet er 15 kV 16 $\frac{2}{3}$ Hz, dels på det tilstødende net hos SNCF, der er på 25 kV 50 Hz. Det første lokomotiv, der blev bygget, var E 320 11, der blev sat i drift i 1959, medens de to øvrige, E 320 01 og E 320 21, er bygget i 1960. De 3 maskiner er noget forskelligt udstyret i teknisk henseende, idet man ønsker at prøve varierende konstruktioner. Lokomo- tiverne er i ydre fuldkommen som E 10¹ og E 40, og det er da også de samme firmaer, der i samar- bejde med DB har bygget dem, og der er overalt, hvor det har været muligt, anvendt samme bygge- dele som benyttes til de nye standardmaskiner.

Den anden type, E 344, findes kun i ét eksem- plar. Det er ingen egentlig nybygning, men en gen- opbygning af to ældre fler-frekvensmaskiner, E 244 21 og 22, der i 1950 blev sat i drift på Höllental- og Dreiseenbanen, der dengang kørte på veksel- strøm 20 kV 50 Hz, men disse strækninger ændre- des i foråret 1960 til samme system som hovednettet ved DB. Ved anvendelse af bogier og motorer fra de to ældre E 244 er det nye loko opstået med en vognkasse, der mest minder om den til E 41 an- vendte. Men fremfor E 320 er E 344 udstyret med den finesse, at det automatisk under kørsel omstiller sig til ny strømstyrke, når det passerer overgangs- stedet, der på et kort stykke er udstyret med køre- ledninger for begge systemer. Bag ombygningen og ændringerne af dette lokomotiv står i samarbejde med DB firmaet Krauss-Maffei.

Man kan træffe disse to nævnte lidt specielle ty- per i Saarbrücken, hvor de kører over grænsen til Forbach i Frankrig. Ellers anvendes fler-frekvens- maskiner for tiden ikke af DB, hvilket derimod er tilfældet hos SNCF, idet man i Frankrig anvender 1500 v jævnstrøm på de elektrificerede strækninger

i den sydlige del af landet, medens man i den nord- østlige del, som nævnt, anvender vekselstrøm 25 kV 50 Hz. Deutsche Bundesbahn arbejder dog på et lokomotiv (type E 210) beregnet til hele 4 forskel- lige strømsystemer til brug for »gennemløb« til Hol- land, Belgien og Frankrig.

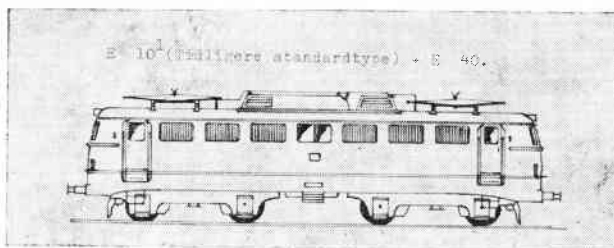
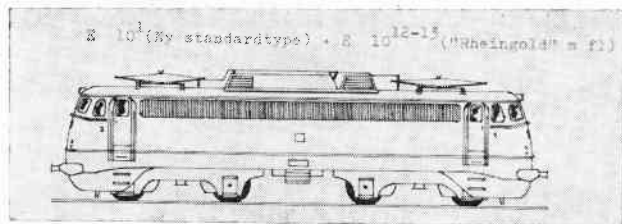
DB har efter krigen også anskaffet mange elektri- ske motorvognssæt under opbygningen af den elek- triske drift. Her kan nævnes 3-vognssættet ET 56, der fremkom i 1952 og anvendes til hurtige lokal- forbindelser i Sydtykland, og ET 30 fra 1956, der klarer hovedparten af lokaltrafikken i Rhin-Ruhr- distriktet, og det nyeste, anskaffet i 1964-65, ET 27, der navnlig er tænkt anvendt til lokaltrafik om- kring Stuttgart. At det ikke drejer sig om små »skinnebus«-tog, kan illustreres ved at nævne nogle data for ET 30: Længden er 80340 mm, den sam- lede vægt er på 148 tons, motorkraften er på 2400 hk og max.hast. er 120 km/t. Pladsantallet er 226 sidde- og 215 ståpladser. For ET 27 gælder: Læng- de 73450 mm, tara ca. 150 tons, motorkraft 1630 hk og max.hast. 120 km/t. Toget har 188 sidde- og 260 ståpladser.

Man kan således forstå, at Deutsche Bundesbahn, på trods af at man, ligesom de fleste andre jern- baneforetagender i dag, må arbejde med en an- strengt økonomi, alligevel ved en omfattende elek- trificering søger at modernisere og rationalisere drif- ten, samtidig med at man stadig gør alt for at yde bedre komfort og være fuldt konkurrencedygtig overfor andre samfærdselsmidler.

Målet er elektrisk drift på de stærkt trafikerede hovedlinier og overgang til dieseldrift på de øvrige strækninger.

Det igangværende elektrificeringsprogram omfat- ter ca. 8500 km af det lidt over 30.000 km store tyske jernbanenet. Dette svarer til, at ca. 70 pct. af hele Deutsches Bundesbahn's trafik skal bestrides ved elektrisk drift.

(Fortsættes side 39)



Skitsetegningerne ovenfor er udført af artiklens forfatter, fotografierne er stillet til rådighed af Bundesbahn-Zentralamt München, formidlet gennem Deutsche Bundesbahn, Generalvertretung für Dänemark und Norwegen, København.

Slotsmøllen Kolding

Paladsteatret

Vejle

Nørregade 29

Tlf. 2000

Fra 16.00—17.30 — Søndag fra 15.00

Landbosparekassen i Vejle

Kirkegade 25

Tlf. 87

Brdr. Brag

Fiskeeksport

Sønderborg

Tlf. 044 - 21402

Møller & Knudsens Eftf.

Bygningsartikler

Bredgade 26 — Kolding

Tlf. 23077

Bryggeriet „Thor”

Maribo

- hele
familien
går
i



SPAREKASSEN
FOR ROSKILDE BY OG OMEGN

A/S BRDR. FRIIS-HANSEN

Renault

Import — en gros salg

Sdr. Ringvej 39

Glostrup

Tlf. 96 52 00

Strækning 123 k

Af Birger Wilcke.

Strækning 123 k i »Kursbuch der Deutschen Reichsbahn«, Bergen (Rügen) Ost–Wittower Fähre und Fährhof–Altenkirchen (Rügen), er i dag meget nær ved at kunne vinde førsteprisen som Europas mærkeligste banestrækning; i hvert fald hvis vi ser bort fra baner, der kun eksisterer som en art kuriosum for ferierende turister: »Tallyllyn«, »Festniog« m. v. For selvom Bergen–Altenkirchen er en »himmerigsmundfuld for jernbaneentusiaster«, er det ikke derfor, den er i drift endnu. Der kan gå år og dag imellem, hver gang en entusiast når frem til dette fjerne hjørne af DDR, og det er kun fordi banen er et nyttigt led i driften af de kollektive landbrugsbedrifter på nordsiden af Rügen, at den endnu eksisterer.

Banen består af to delstrækninger, Bergen Ost–Wittower Fähre og Fährhof–Altenkirchen, henholdsvis 22,7 og 14,7 km lange, som er forbundet med en 600 m lang færgeforbindelse over Breetzer Boden, trafikeret af to gamle jernbanefærger fra 1896, »Bergen« og »Wittow«, oprindeligt forsynede med dampmaskiner, men nu ombygget til dieseldrift. Hvad der adskiller denne trafikforbindelse fra andre baner, er imidlertid ikke alene færgeforbindelsen, men yderligere, at banen har den efterhånden sjældne sporvidde 0,750 m, og at den nordlige strækning ikke, som man skulle tro, løber over en ø for sig selv, men blot over den nordligste spids af den mærkeligt formede ø Rügen, og at Altenkirchen kan nås fra Bergen ad en landevej udenom Breetzer Boden over landtangen Schaabe, en landevej, der endda er en smule kortere end banen over Wittower Fähre.



Kort over jernbanerne på Rügen.

Hvorfor er en sådan bane anlagt, og hvordan har den kunnet bestå til i dag? Ja, svaret herpå er såmænd meget enkelt. Den gamle distriktshovedstad for øen Rügen, Bergen, ligger i øens centrum – om man kan tale om noget sådant for en ø, der er så mærkværdigt formet – og ønsket var dels at skabe en forbindelse fra Bergen op til halvøen nord herfor til Trent, dels at give øens nordspids, halvøen Wittow, forbindelse med Bergen. Medens en bane, der var løbet op til Wittow og Altkirchen over den førnævnte landtange Schaabe ville have været næsten helt uden opland mellem de to endestationer, er oplandet her hele vejen velbefolket. Årsagen til, at banen består i dag, er den såre enkle, at de store kollektive brug på Nordrügen efter krigen var stærkt underforsynede med kunstgødning og mergel, hvorfor der er sket store transporter hertil af disse tunge godsarter, dels at landbrugsøkonomien i Østtyskland væsentligst er lagt an på opvarmning med brunkul, en form for brændsel, der nu en gang egner sig bedre til banetransport end til transport med lastbiler. Det er kun i det bilelskende Danmark, hvor statsregulering af transporten er et uartigt ord, at man lader transporter af denne art foregå med bil. Har en statssocialisering af næringslivet, som den, der har fundet sted i DDR, mange skyggesider, så har den i det mindste den fordel, at den slags tåbeligheder undgås, altså kører banen til Altenkirchen indtil brunkultransporterne er taget af og sporet er så nedslidt, at fortsættelse af driften vil være mindre økonomisk rationel end en udbygning af vejnettet på egnen!

I Tyskland, og særlig i den østlige del af landet, Mecklenburg og Pommern, bredte småbaner med sporvidde 0,600, 0,750 og 1,000 m sig stærkt i slutningen af forrige og begyndelsen af dette århundrede. Kun provinsen Slesvig-Holsten havde flere småbaner end disse provinser, og Rügen fik da også sin del, da et privat selskab, »Rügensche Kleinbahn«, i årene fra 1895–1899 dels åbnede de to sydlige strækninger fra Altefähr til Putbus og fra Putbus til Göhren, dels den her i artiklen omtalte nordbane. Banerne er anlagt meget let og ikke forsynet med egentlige stationsbygninger, idet der ved de mindre holdepladser kun findes en jordperron, og ved de lidt større tillige et venteskur af bølgeblik eller træ – og kun ved endestationerne mindre stenbygninger. Mellemstationerne er som regel ikke betjente. For strækningen til Altenkirchens vedkommende er der

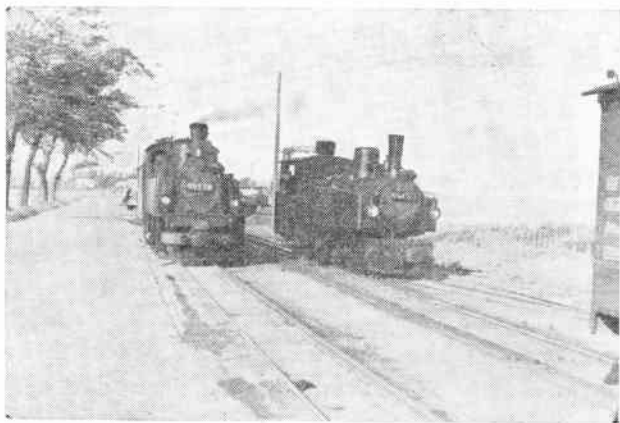


Fig. 1. Wittower Fähre. Til venstre blandetog med Mallet-lokomotiv, bygget til de sachsiske smalsporbaner 1908; til højre lokomotiv af lignende type bygget til de rügenske baner 1906. Foto: Birger Wilcke

ingen egentlige stationsbygninger ved de to færgehavne, medens stationerne i selve Altenkirchen og Bergen er mere end beskedne. Strækningerne er på grund af det kuperede terræn meget kurverige, på strækningen til Altenkirchen er der således 118 kurver med en radius på ned til knap 100 m. Sporet er lagt med 14-kg skinner på fyrresveller med en afstand på knapt 1 m. På strækningen op mod det sydlige færgested og på den sydligste del af nordstrækningen ligger sporet i niveau med havoverfladen, hvilket i forbindelse med den stærkt varierende vandstand og de utilstrækkelige diger i årenes løb har medført, at banens drift i længere perioder har måttet afbrydes på grund af oversvømmelser.

Banen byggedes af firmaet »Lenz« i Berlin, der som bekendt også byggede de alsiske kredsbaner, og forsynedes ligesom disse med driftsmateriel anskaffet af byghererne. Til Rügen-banerne anskaffedes oprindeligt 6 stk. 2-koblede tenderlokomotiver af typen B fra »Vulcan« i Stettin, med et damptryk på 12 atmosfærer, en hedeplade på 17,2 m², et risteareal på 0,43 m², tomvægt 8500 kg og tjenestevægt 10.000 kg. Som man ser, er det et endog meget let lokomotiv. De var da også for små til driften, hvilket medførte, at to i 1896 anskaffede lokomotiver af B-type fik en noget større hedeplade og vægt.

På den sydlige strækning mellem Putbus og Göhren udviklede der sig meget hurtigt en betydelig persontrafik i sommermånederne til de store badesteder på sydkysten, hvorfor man i 1902 måtte anskaffe to kraftigere lokomotiver af Mallet-typen, ligeledes fra »Vulcan« (type B+B). Disse havde en hedeplade på 35,0 m² og en tjenestevægt på 20.800 kg, som man ser en maskine, der var dobbelt så stærk som de oprindelige lokomotiver.

Vognene var oprindeligt 2-akslede og havde kun plads til 20 rejsende. Allerede omkring århundredskiftet blev det dog nødvendigt at anskaffe bogievogne til badetogene. Godsvognene var ligeledes 2-akslede med en bæreevne på mellem 3,5 og 5 tons.

Efter første verdenskrig, hvorunder banen – ligesom bl. a. de sønderjydske amtsbaner – måtte afgive en del driftsmateriel til militæret, overgik driften til »Foreningen af forpommerske småbaner«, og senere til en endnu større organisation, »De pommerske landsbaner«. I alle disse år anskaffedes meget lidt materiel, bortset fra en del fire-akslede godsvogne, hvorimod der, efter at DR havde overtaget banerne i 1950, er sket store ændringer, idet man helt har rationaliseret smalsporbanernes drift. Der er således overført en række nyere Mallet-lokomotiver og en lang række bogievogne fra de sachsiske smalsporbaner til Rügen, medens en stor del af det oprindelige materiel del er ophugget, dels overflyttet til andre mindre trafikerede strækninger sydligere i Tyskland.

På de sydlige strækninger kører der nu mere sachsisk materiel end oprindeligt rügensk. Vil man se lidt af dette, må man til Bergen, og endnu bedre til Altenkirchen. Mellem Bergen og Wittower Fähre køres togene i dag af Mallet-lokomotiver og bogievogne, hvoraf en del stammer fra de gamle rügenske baner. På strækningen Fährhof-Altenkirchen kan man derimod få et virkelig originalt rügensk tog at se. Der er her stationeret 3 stk. 2-akslede 2. (3.) classes personvogne, hver med en kapacitet på 20 rejsende, medens trækraften består af to lokomotiver, én af de 2-koblede maskiner fra 1896 samt én i 1901 bygget 3-koblet Hanomag-maskine, der kom til Rügen i 1910.

På strækningen Bergen-Wittower Fähre kører i dag fire tog i hver retning, hvoraf ét tog i nordlig retning ikke er personførende. Der anvendes to togstammer og togkrydsning finder sted i Bukkewitz omtrent midt på strækningen. Det »bedste tog« er

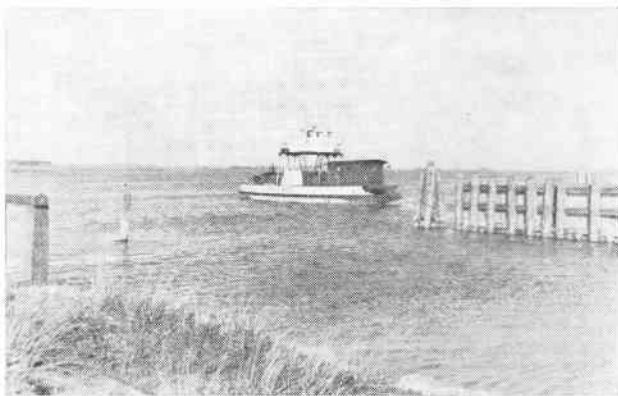


Fig. 2. Den 70-årige færge »Wittow«. Foto: Birger Wilcke

63 minutter om de 22,7 km. På nordstrækningen kører tre tog i hver retning, samt, bortset fra skoleferierne, et skoletog mellem Fährhof og den lille flække Wick, der ligger midt på strækningen. Det »bedste tog« er 39 minutter om de 14,7 km.

Er gennemsnitshastigheden, af en Kleinbahn med dampdrift at være, nogenlunde acceptabel, gælder dette ikke, for så vidt man ønsker at rejse fra Wick eller Altenkirchen ned til Bergen. Der er her en nogenlunde acceptabel forbindelse. Kl. 4.54 fra Altenkirchen, ankomst Bergen 7.14 – det er hårdt at være skolebarn på Rügen – og en anden tilbage kl. 17.50 med ankomst kl. 20.02 til Altenkirchen, hvorimod de øvrige tog er op mod 3 timer om turen som følge af et ophold ved færgen på op mod én time, hvilket hænger sammen med, at de små, forældede færger kun kan overføre tre godsvogne ad gangen, og man derfor, når et blandet tog ankommer med 10–12 lastede brunkulsvogne, må sejle tre à fire gange frem og tilbage, inden man kan fortsætte mod nord. Vil man virkelig se smalspor-damp tog, skal man være ved færgen mellem kl. 14 og 16. Kl. 14.15 ankommer et tog fra Altenkirchen med tre personvogne, en postvogn og 10–12 tomme godsvogne, som man straks skrider til at overføre, medens der sydfra holder et andet tog med tre à fire bogiepersonvogne, hvis lokomotiv samtidig besørger rangeringen, idet togstammen af lokomotivet skubbes ud på færgeklappen og de tre ankommende vogne hægtes bagpå, for derefter at skubbes ind på et sidespor, hvorefter man rangerer fyldte, tidligere ankomne brunkulsvogne ombord. Når så blandet-toget ankommer sydfra kl. 14.57 med yderligere 10–12 fyldte vogne, og disse også skal ombord, ja, så tør man sige, at alt er én forvirring, men på en eller anden måde lykkes det alligevel at få det hele til at klappe og få togene afsted uden alt for megen forsinkelse.



Fig. 3. Fährhof.

Foto: Birger Wilcke

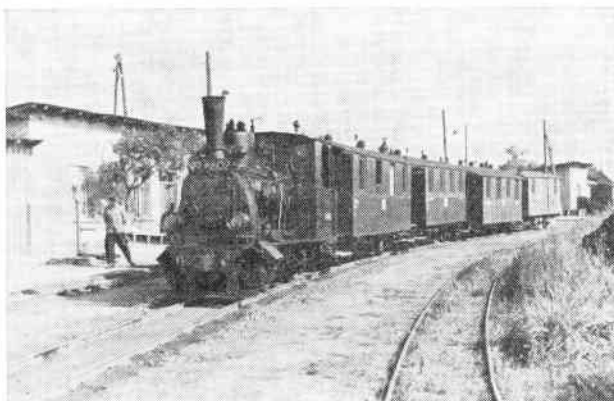


Fig. 4. Loko 99 4602 med blandettog på Altenkirchen station.

Foto: Birger Wilcke

Til en jernbaneinteresseret, med en lille hældning mod damp og smalspor og alt hvad dermed hænger sammen, vil jeg hverken foreslå at tage til Isle of Man, Festiniog, Tallylyn, Blue Bell eller hvad de nu allesammen hedder, nej, tag for en gangs skyld mod øst – chancen er der nu. De behøver blot at læse næste rubrik: Kom og oplev en rigtig jernbane med damp, gods og travlhed, som vore forfædre kendte den – da togene var, hvad bilerne siges at være i dag.

Hillerød Privatbaner

Gribskovbanen og

Hillerød-Frederiksværk-Hundested

Jernbane

Stort udvalg i
Tobaksvarer — Aviser
Ugeblade og Tidsskrifter

Banegårdskioskerne

**Hotel Nørrevang
Marielyst**

v/ Aase og Sv. Hansen
Pension og weekend-gæster hele året
Centralvarme og varmt og koldt vand
på alle værelser

**Vemb - Lemvig - Thyborøn
Jernbaner**



Tlf. 22677*

Deres direkte
olieledning

Oliefyr - Fyringsolie

BP KOLDING DEPOT
Rendebanen 1-3



SIGURD HØJBJERG JEPPESEN

Elektroinstallatør
Skyttehusgade 32
Tlf. Vejle 1900-400

**Malerfirmaet
IVERSEN & JENSEN
Vejle Skiltefabrik**

Søndergade 28 — Tlf. 1156
Navnet, der borger for kvalitetsarbejde

PLADEVÆRKSTEDET

v/ B. Jacobsen
Sydkrogen 30
Hilda 325
Karosseri & pladearbejde

Muremester

CARL JENSEN

Kongensgade 94 — Fredericia
Tlf. 20338

ESBJERG BANK A/S

Kongensgade 70 — Esbjerg
Tlf. 28200

VOLVO



JENSEN og KARLBORG A/S
Skagensvej 81-87 Frederikshavn Tlf. (084) *22911

Kommende møder og udflugter

Lørdag den 18. september / søndag den 19. september. Udflugt med kørsel med damp på DR-smalsporstrækninger på Rügen og sejlads på færgeoverfarterne: Gedser-Warnemünde og Sassnitz-Trelleborg.

Rejsen foretages i følgende plan:

Lørdag:

Afg. København H.	13.40	(E 135)
Afg. Næstved	14.43	
Afg. Nykøbing Fl.	15.30	(ekstratog)
Afg. Gedser	15.50	(fg. 912)
Ank. Warnemünde	18.15	
Afg. Warnemünde	19.42	(E 366)
Ank. Stralsund	21.34	

Efter ankomsten indkvarteres deltagerne på hotel i Stralsund. Aftenen er i øvrigt til fri disposition.

Søndag:

Afg. Stralsund	8.09	(D 171)
Ank. Bergen	8.58	

Fra Bergen køres med ekstratog til Wittower Fähre, derfra til Fährhof med »smalsporfærge« – og fra Fährhof køres atter med dampstøtøt til Altenkirchen. Efter kort ophold i Altenkirchen køres med busser til Sassnitz Hafen med besøg undervejs ved fæstningen Arkona. (Frokost i Juliusruh).

Afg. Sassnitz Hafen	15.40	(fg. G 8)
Ank. Trelleborg F.	19.40	
Afg. Trelleborg C.	20.55	(P 1384)
Ank. Malmö C.	21.31	
Afg. Malmö Skeppsbron	22.20	(sk. 553)
Ank. København Havnegade ...	23.55	

Der vil kunne reserveres plads for et begrænset antal deltagere på FLYVEBÅDEN, afg. Malmö Skeppsbron kl. 22.00 – ank. København Havnegade kl. 22.35, for et pristillæg af kr. 9,-. Særligt deltagere, der skal videre med aftentog fra København H., bør gøre brug af denne befordringslejlighed.

Pris for deltagelse: Kr. 99,- for voksne, kr. 70,- for børn. Dette beløb dækker rejsen – som ovenfor anført – samt aftensmad, overnatning og morgenmad i Stralsund og let frokost i Juliusruh. Øvrige fortæringsomkostninger er for deltagerens egen regning. Deltagere fra Næstved betaler kr. 10,- mindre – fra Nykøbing kr. 15,- mindre

end ovenfor anført. Tilbagereisen fra København til Næstved/Nykøbing Fl. m.v. sker for sådanne deltageres egen regning. Ønskes hjemrejse med FLYVEBÅD fra Malmö anføres dette på postgirotalonen, og der indbetales, som nævnt, *ekstra* kr. 9,-.

Gyldigt politipas medbringes, den nødvendige visering foretages ombord på færgen fra Gedser til Warnemünde. (Pris for visum: Kr. 5,-, som betales ombord).

Af hensyn til visabestillingen *er det nødvendigt*, at deltagerne – *på bagsiden af postgirotalonen* – anfører: Fulde navn, fødselsår og -dag, stilling, nationalitet (hvis ikke dansk) samt pas nr.

Sidste indbetalingsdag: 11. september (postgiro 67394, P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup). Kontrolbilletterne udleveres på Københavns H. og i toget.

Onsdag den 29. september kl. 20 i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V.

Det traditionelle sæson-åbningsmøde: »Det så jeg i min sommerferie –«. Medlemmerne er velkomne med korte indlæg og dias. Smalfilm bør anmeldes til sekretariatet pr. brevkort i forvejen.

Søndag den 10. oktober. Udflugt på Skive-Vestsalling Jernbane (SVJ), arrangeret af DJK's nordjyske afdeling. Kørsel med arbejdstog fra Skive til Spøttrup (diverse fotostop). Skive H. afg. kl. 12.30 – Spøttrup ank. kl. 13.50. Retur fra Spøttrup kl. 14.49 (plantog P 30). Forbindelsestog fra og til Langå (hvorfra der er forbindelser såvel nordpå som sydpå) er togene P 339 og I 1370, se i øvrigt »Togplan« og »Danmarks Rejseforbindelser«. Pris: Kr. 12,- for voksne, kr. 6,- for børn (SVJ-strækningen). Sidste indbetalingsdag: 2. oktober (postgiro 109 617, S. P. Laursen, Falkevej 7, Randers). Eventuelle forespørgsler vedrørende denne udflugt bedes rettet til forannævnte adresse og *ikke* til sekretariatet i København.

Arbejdstoget og plantog P 30 køres af motorvogn M 1 og påhængsvogn B 1.

Søndag den 10. oktober. Udflugt med damp – sidste chance – Skåne rundt: Malmö-Simrishamn-Ystad-Malmö. Nærmere detaljer i næste nummer af tidsskriftet.

I/S Chr. Lillelund og Søn Ø. Kirkevej 30 Herning Tlf. 771	A/S MOTOR COMPANY Låsbygade 73—77 — Kolding Tlf. 23677
LØKKEN BADEHOTEL Løkken Tlf. (089) - 1 - 3	J. A. ALSTRUP A/S Bygningsglas Darumvej 87 — Esbjerg Tlf. 23700
SKANDINAVISK RØRFABRIK A/S Horsens Tlf. 24811	Aut. installatør W. WEILAND Kongensstræde 16 — Tlf. 20890 Fredericia
NORDBORG SPAREKASSE Storegade — Nordborg — Als Tlf. 51407	RY STRØMPEFABRIK Tlf. (0684) - RY 82
<i>EMIL JENSEN</i> Fiskeeksport & Røgeri Fiskerihavnen — Horsens Tlf. 22871	CARL LASSENS EFTF. Speditørfirma Englandskajen — Esbjerg Tlf. 27677
VEJLE ISFABRIK Horsensvej 39 — Vejle Tlf. 555	JYDSK FISKENETFABRIK A/S Søbjerg 11 — Fredericia Tlf. 24066

FAKTA OM SVJ

Af S. P. Laursen.

Skive-Vestsalling Jernbane (SVJ), Skive H.-Spøttrup, 26,7 km, hører vel nok til de mere ukendte af Danmarks privatbaner. Banen blev åbnet 11. december 1924 efter mangehånde tovtrækkerier og projektmagerier – det blev bl. a. foreslået at anlægge en elektrisk bane fra Skive over Balling, Krejbjerg, Rødding til Ny Mølle med sidelinie via Brøndum, Ramsing, Lem, Lihme til Ålbæk Mølles Ladeplads. Banens aktiekapital skaffedes af de stedlige kommuner og Viborg amtsråd. Banen er anlagt med 24,29 kg skinner med svævende stød, sporet er uindhegnet og lagt i grusballast, og banens driftsmateriel bestod ved starten af 3 tenderlokomotiver (Henschel 20273/75, 1-B-0 med overheder), 1 benzin-mek. motorvogn med bivogn, 3 personvogne (III. kl.), 1 person-, post- og rejsegodsvogn, 1 person- og rejsegodsvogn, 10 lukkede godsvogne, 12 åbne godsvogne og en sneplov. SVJ var således en af de første baner, der gik ind for motordrift. Banens første køreplan indeholdt på hverdage 4 motortog og 2 blandede tog i hver retning, på søndage 1 blandet tog mindre.

SVJ blev anlagt så sent, at den næsten fra starten fik bilernes konkurrence at føle. I 1929 åbnede banen selv to bilruter, Brodal-Lime og Balling-Krejbjerg, og der åbnedes bilekspeditioner med direkte person-, rejsegods- og godsekspedition i Lime og Krejbjerg, altså ca. 30 år før DSB's første »sporløse stationer« (Au-stationer). Disse ekspeditionssteder eksisterer stadig, og SVJ driver i dag bilruterne Skive-Håsum-Brodal-Lime, Skive-Odden-Balling-Krejbjerg. For at fremme persontrafikken købte banen 1932 et areal ved Knud Strand ved Spøttrup, og i nogle år kørtes der badesærtog i weekenderne i sommersæsonen. For at komme væk fra dampdriften i den daglige drift anskaffedes 1928 fra Frichs og Scandia et 275 hk diesel-elektrisk lokomotiv, M 5, med rejsegods- og posttrum (lokomotivet har 4 såkaldte »lænkeaksler«), og i 1934 anskaffedes en diesel-elektrisk motorvogn, M 6, fra Scandia. M 6 var forsynet med to 2-akslede bogier og havde en to-takts 250 hk B&W-motor. Vognen, der var lidt for stor til banens brug, solgtes i 1949 til Ebeltoft-Trustrup Jernbane.

I 1948 anskaffedes en skinnebus, SM 7, med bivogn, SP 7, og i 1951 en godsbivogn, SP 6, og 1957

anskaffedes fra den nedlagte Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane en treakslet diesel-mekanisk motorvogn, M 2. Vognen havde en 115 hk Frichs motor, der via et Wilsongear trak mellemakselen. På grund af vanskelig vedligeholdelse fjernedes dette gear og erstattedes af et almindeligt gear, der trækker på bagakselen, og mellemakselen fjernedes. I 1963 anskaffedes en tredje skinnebus, SM 8, fra KRJ. Dennes Leyland-motor er indsat i M 2, og SM 8 er nu udstyret med en Scania-Vabis-motor, der tidligere var fælles reservemotor for SVJ og MFVJ.

Af yderligere materiel findes i dag kun B 1, den oprindelige bivogn til M 1. M 1 og B 1 havde indtil 1948 centralpuffere, men ombyggedes da med almindelig skruerkobling – dog har M 1 stadig centralpuffer foran! Endvidere findes en tidligere bænkevogn, H 45, der i 1926 anskaffedes fra TKVJ. Vognen bruges i dag som stykgodsvogn. Endvidere findes de lukkede godsvogne L 50, 65, 66, alle 3,66 m akselafstand og 15 t last, og de åbne godsvogne AL 80 og 82, 4,2 m akselafstand og 15 t last. Alle godsvogne er forsynet med trykluftledning, L 50 og H 45 dog også med G-bremse. Af damplokomotiverne er nu kun nr. 1 tilbage. Det er velholdt og holdes i reserve for sneplovkørsel. Det kørte sidst i 1955, men var dog opfyret for prøve i 1962. Persontrafikken klares udelukkende med skinnebusmateriellet, og det daglige godstog køres som regel af M 2 eller M 1. Diesellokomotivet, M 5, bruges ikke mere i den daglige drift. SVJ's rutebillinier trafikeres af 4 rutebiler.

SVJ har så nogelunde formået at fastholde persontrafikken, sammenlignet med årene umiddelbart før 2. verdenskrig, men tendensen har indtil de allerseneste år været faldende. Godstrafikken har derimod været stærkt faldende i de senere år. Den består væsentligst af stykgods, da der ingen større industri findes i banens opland. Den vognladnings trafik, der har været i de senere år, har væsentligst indskrænket sig til sukkerroer til eksport, molersten fra Spøttrup og lejlighedsvis transporter af foderstoffer og kunstgødning. I 1963/64 havde banen 104.897 rejsende med skinnebusserne og 63.833 med rutebilerne, og banen kørte med 2533 tons

CAMPING Salg — Udlejning Sejlmageri R. M. Bech og Søn Vestergade 38 Maribo Tlf. 233	<i>Maskinfabrikken »HATRI«</i> Østerbro 32 Odense Tlf. 09 - 11 28 60
Bolte og skruer VALD. NIELSEN EFTF. Luftledningsmateriel Helge S. Nielsen Thurøvej 13-15, F. Tlf. (01) 34 68 71	HANSENS STEMPELFABRIK Strandlodsvej 48 København S. Tlf. 58 41 51
VESTERLEDS TRÆLAST v/ Erling Sørensen Knudslundvej 31 Glostrup Tlf. 96 16 78	Laurits og Aksel Nielsen A/S Korn & Foderstoffer Torvet 8 Faaborg Tlf. 0961 - 23
A/S UNIKA-VÆV Sølvgade 38 - K. Tlf. MI 5161	Märklin Faller ONKEL KAI Leg & Hobby Tlf. Faaborg 1148 Fleissmann Scalextric
PREHN'S AUTOMATFABRIK Fuglebakkevej 90 København F. Tlf. 34 13 63	Skive Instrument Sliberi Frederiksgade 33 Skive Tlf. (0751) - 1828
LOHMANN RASMUSSENS Maskinfabrik Hjallesegade 51 Odense Tlf. 09 - 13 23 11	Vendsyssels Handelshus A/S Gl. Strand 42 Tlf. CE 167
MORUD MØBELFABRIK I/S Morud — Fyn Tlf. 09 - 96 45 11	NIPLEX A/S Tobaksvej 11 Søborg
ODENSE TEXTILFABRIK A/S Thulevej 14-20 Tårup — Odense Tlf. (09) 12 02 60	GEORG HANSEN Odense Aktieselskab International Spedition & Transport Skibseksped. — aut. luftfragtagenter — assurance Etableret 1912 Kontorer: Nørrebro 91 & Odense Lufthavn Tlf. nr. 12 07 45 — 4 lin. Telex 9807 Tlg. adr. Expedit

gods. Antallet af personkilometer udgjorde med banen 172.902 og antallet af tonkilometer udgjorde 48.669. Man må således – om end med stærk beklagelse konstatere – at der næppe findes saglig grund til at angribe de i banen interesserede kommuner for deres beslutning om at nedlægge SVJ med udgangen af marts 1966. Banens indtægter har, trods stor sparsommelighed fra ledelsens side, ikke kunnet holde stik med udgiftsstigningerne, og der er ingen udsigt til, at egnen i fremtiden vil blive tilført industri af et sådant omfang, at opretholdelsen af jernbaneforbindelse økonomisk kan retfærdiggøres.

Det er desværre meget lidt, der er udgivet om Skive-Vestsalling Jernbanes historie og udvikling, men interesserede kan henvises til »Skive Folkeblad« (lørdag den 5. december 1964), »Modelbane-nyt« (marts-april 1962) og »Skive-Vestsalling Jernbane 1924-1964« af A. Gregersen, udgivet af Jernbanehistorisk Selskab. Undertegnede skylder ovennævnte publikationer tak for værdifulde oplysninger, ligesom banens elskværdige personale også bør takkes for sin enestående hjælpsomhed og beredvillighed til at give oplysninger.

SVERIGE

Alt taler for tog

prisen - komforten - tiden - trygheden

Billige og fordelagtige rabatrejser

Svenske Statsbaners Rejsebureau

Hovedbanegården - København V.

Tlf. 117500

Boganmeldelse

H. A. Vallance: BRITISH BRANCH LINES, London 1965. Pris kr. 40,50. (Tilsendt fra P. Haase & Søn).

Ved første øjekast tror man at have modtaget en bog, der ganske svarer til den, Nock udgav for nogle år siden om det samme emne. Når man nærmere studerer bogen, bliver man dog klar over, at der her er tale om en bog tilrettelagt efter helt andre retningslinier end Nock's, idet denne søgte på generel basis at give et billede af udviklingen på dette område, medens Vallance i stedet gennemgår de enkelte landskaber og ved eksempler viser, hvor forskellig udviklingen har formet sig i disse. Samtidig omfattede den tidligere bog også smalsporede »light railways«, medens Vallance's bog hovedsagelig beskæftiger sig med sidelinier anlagt efter reglerne for almindelige jernbaner. Medens der foreligger en guds velsignelse af monografier over de engelske »light railways« – der er snart ikke den smalsporbane, der ikke er udgivet en bog på et par hundrede sider om – har der derimod hidtil

kun foreligget en meget beskeden litteratur om de egentlige sidebaner, et savn der delvis afhjælpes med den nu foreliggende bog, der med sit væld af konkrete oplysninger og kort giver et fortrinligt grundlag for videre arbejde med dette interessante felt indenfor det engelske jernbanevæsen. Bogen indeholder fortrinsvis liniebeskrivelser og trafikhistorie, men kun lidet om jernbanemateriel, hvilket naturligvis hænger sammen med, at disse baner i modsætning til smalspor for en stor dels vedkommende ikke har haft deres eget specifikke materiel, men har anvendt materiale fra de større jernbaneselskaber, der drev sidelinierne. Til gengæld findes der blandt de 87 for en stor dels vedkommende ikke hidtil kendte fotografier, der er i bogen, en hel del billeder af damptog, der vil glæde de særligt lokomotivinteresserede.

Bogen er udmærket skrevet, men på grund af sin opstilling naturligvis mere en håndbog end en bog, man læser ud i et. Den kan anbefales til alle, der interesserer sig for lokaltrafik.

Birger Wilcke.

A. BLOM Slotsholmen Skanderborg Tlf. 21133	GARTNER Willam Christensen Ø. Alle 33 a Hjørring Tlf. 893
FR. DALSGAARD Aut. Volvoforhandler Viborg — Kellerup 3095 81144	SKIBS PROVIANTERING v/ J. Damsgård Boensgade 3 Frederikshavn Tlf. 22622
HENRIK FOG Isenkram Danmarksgade 13 Fredericia Tlf. 23822	ELY-Z Grønnegade 28 Herning Tlf. 913
DALSØGAS v/ Knud Andersen Jernbanegade 17 Hjørring Tlf. 510	RANDERS FOTO MAGASIN Sct. Mortensgade 9 Randers Tlf. 22325
A & M INVENTAR Viborgvej 20 Silkeborg Tlf. (0681) Silkeborg 4600	
ARNTOLT FISKEMELSFABRIK Jylland Tlf. (0791) - 18	Drastrup Silo- og Letbetonfabrik v/ Vagn Vestergaard Drastrup pr. Assentoft Tlf. (064) 21599 nr. 46 — Giro 691 23
N. C. CHRISTENSEN A/S Trikotagefabrik Pontoppidansvej 4 — Herning Tlf. 286	BØRGES KOLONIAL Søndergade 96 Frederikshavn Tlf. 22451
	Bagermester MORTEN JENSEN Engestofte pr. Maribo Tlf. 03 - 885 - 504

Sjællanske Jernbane Selskabs Vognmateriel

og dets omlitrering

Af K. E. Jørgensen

3. del

SJS litra Ac 7-15

1. og 2. kl. person-bogievogne, 6 kupeer, hvoraf de to midterste 1. kl. med hver 5 pladser og de 4 øvrige 2. kl. med hver 7 pladser. Det »skæve« pladsantal skyldtes, at der var toilet til hver kupé!

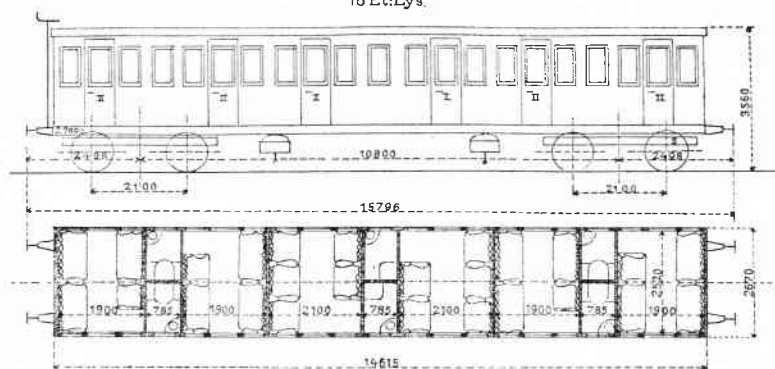
Vognene leveredes af Scandia 1892. Efter 1892 anskaffede DSB yderligere 60 stk. af denne vogn-type (nr. Aa 20-79) i årene 1894-1905 fra Skabo, Breslau og Scandia.

Nr. Ac 7-15 var ikke leveret til nogen bestemt banestrækning men som supplerung. Vognene opvarmedes ved damp (system Lilliehöök), havde oprindelig olielamper (de fik ved århundredeskiftet elektrisk lys), både loft- og læselamper. Foruden skruebremser (tagbremse) havde vognene vakuumbremse. Sofaerne var ikke udtrækssofaer, der som i de senere vogne af samme type kunne anvendes som sovepladser, men armlænene var løse og kunne indstilles. L. o. p. 15.796 mm, akselafstand 10.800 mm T 21, tara 27,2 t.

9 Ltr Aa

11-19

18 El. Lys.



SJS	DSB	ombygg.	omlitr.	omlitr.	ud-
1892	oml. 1893			1940/41	rang.
Ac 7	Aa 11	1926	S 11 (1934)	S 9	1959
8	12	1940	Com 11303	Cqm 3503	1964
9	13	1940	Css 13	Css 3001	1950
10	14	1938	Com 11302	Cqm 3502	1963
11	15	1939	Css 15	Css 3002	1950
12	16	1937	Com 11301	Cqm 3501	
13	17	1939	Css 17	Css 3003	1945
14	18	1939	Css 18	Css 3004	1949
15	19	1939	Css 19	Css 3005	1945

Nr. Aa 11 ombyggedes i 1926 til salonvogn med 25 1. kl. pladser; to kupeer i den ene vognende blev slået sammen til en salon med lænestole og borde. Der var nu kun 3 toiletter, hvoraf kun det ene var vandkloset. Endvidere havde vognen følgende udstyr: Vakuumbremse, trykluftledning, rangerskruebremse (stadig på taget), batteri til egenbelysning, lavtryksvarmeapparater, speedometer, dynamometer, strækningsviser og telefonanlæg. I 1940 ombyggedes vognen atter; nu blev den måle- og instruk-

tionsvogn (senere forsøgsvogn for maskinafdelingen) litra S 9. Udstyret og salonen bibeholdtes; salonen var nu målerum, og de 3 kupeer i den modsatte vognende blev slået sammen til instruktionsrum, og den sidste midterkupé indrettedes som et slags »anretterværelse« med toilet. Vognen var herefter ikke længere kupévogn, men havde 3 indgange på hver side.

Fra omkring 1928 opgav man 1. kl. kupeerne i Aa-vognene, således at disse nu var rene 2. kl. vog-

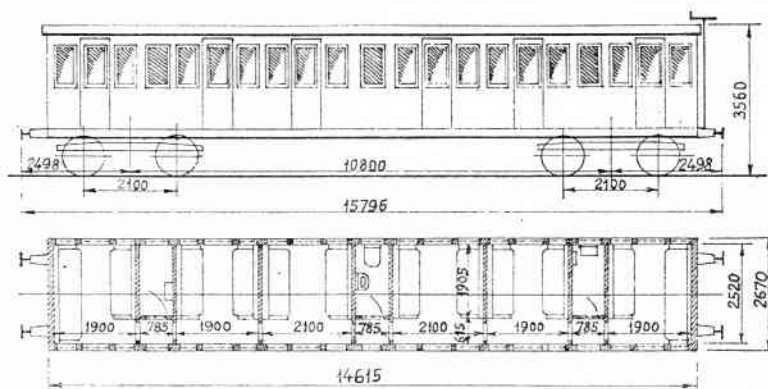
ERLING AXEL Murermester Tlf. Sellerup 22	KRYBILY KRO Taulov Tlf. Taulov 205
VIBY MASKINSTRIKKERI Langtoftevej 9-11 Viby Tlf. (061) - 41706	RESERVERET F. S.
<i>A/S VIBORG PAPIR CO.</i> Skt. Mathiasgade 31-33 Tlf. (0761) 802	Automobilhandler H. G. NIELSEN Vejlevej 108 - Kolding Tlf. 22555
JOHANNES SØRENSEN Entreprenør Årslev Vase pr. Randers Tlf. (064) 99311 - 15	PYRAMIDE ISDEPOT Kaj Munksvej 7 Herning Tlf. 280
SILKEBORG STIGEFABRIK Teglværksvej 16 Silkeborg Tlf. (068) 1 - 1376	Raunstrup Specialfabrik Løgstør - Jylland Stiger Tlf. 081 - 15611 - 319
H. E. RASMUSSEN EEG Skjøtt's Eftf. Smede- & Maskinfabrik Amaliegade 33 Tlf. Børkop 86	STRUER POLSTER-MØBELFABRIK Struer Vinkelvej 5 Tlf. (078) 50670
<i>FREDSTED SAVVÆRK</i> Fredsted pr. Viuf Tlf. Højen 210	<i>Brande Sogns Spare- og Laanekasse</i> Kontortid: 10-12 og 14-16 - Lørdag 9-12 Tlf. 65 - Giro 87 195 - Fredag tillige 19-20
KOLDING FOLKEBLAD Jernbanegade 35 - Kolding Tlf. 22000	BORDING SAVVÆRK Jylland (0681) nr. 48

ne med 42 pladser, og fra 1934 benyttedes de som fællesklasse-vogne, og de omlitredes efterhånden til litra Css. De 5 ombyggedes således, at de nu var »kupévogne med sidegang«, idet alle bænkenes af-

kortedes i den ene side og de 5 toiletter fjernedes; herefter havde vognene 50 pladser, og det var slut med den udvendige billettering. De to smalle kupérum uden bænke kunne benyttes som tjenestekupeer.

3. Litra Css. Nr. 17-19.

Værkstedssområde: Kh.

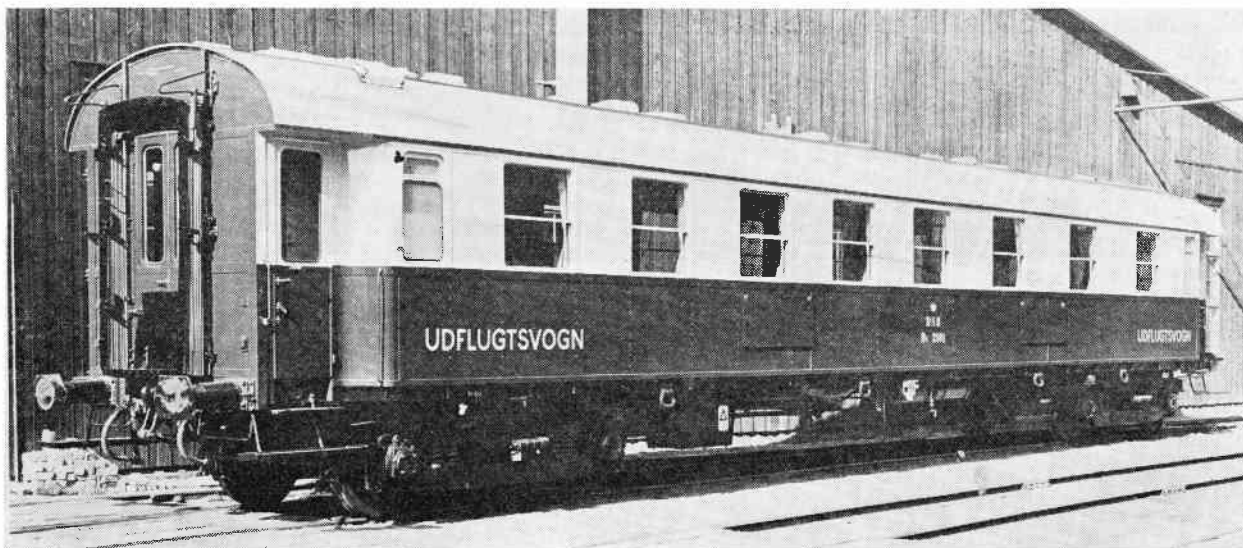


De 3 sidste Aa-vogne ombyggedes til ukendelig-hed, litra Co (ændret til Com, da de fik trykluft-bremse). Der var faktisk kun undervognen tilbage af de oprindelige vogne. Com var midtgangsvogne med 59 pladser (fællesklasse). En af vognene (Com

11302 = Cqm 3502) fik en usædvanlig skæbne, idet vognkassen endte som »kirken på sveller« i Skalborg. (Se »Jernbane-Bladet« 1964, nr. 6, side 143).

Artiklens 1. del bragtes i nr. 8/64 - 2. del i nr. 3/65. (Fortsættes)

Jernbanenyt - kort fortalt



Udflugtsvogn, litra BU.

Foto: Vingehjulet, DSB

DSB

I perioden medio juni til medio august er der til 1. distrikt fra »Frichs« leveret 4 stk. diesel-hydrau-liske rangerlokomotiver: MH 412-415.

De udrangerede damplokomotiver D 804, 805 og 830 er sendt til Strømmen for ophugning.

I finansåret 1965/66's første kvartal (april-juni) er der tilgået driften 12 stk. nye personvogne, me-

INSTALLATØREN Himmerlandsgade 54 Knud Petersen – Års Tlf. 086 - 21037	Entreprenør A. P. CHRISTENSEN Fredensborg Engelborg pr. Viborg Tlf. 0761 - 977
SKIVE MØBELFABRIK Godthåbsvej 13 Skive Tlf. 394	Svejbæk Riste og Måttefabrik Svejbæk Jylland Tlf. 0681 - 6055
JUTA SALATER Kirkevej 35 Randers Tlf. (064) 29666	MØBELHANDELEN Harbo Sølvsten Odensegade 4 Århus C. Tlf. 061 - 23000
JOHS. E. NIELSEN Tømtermester Kløvermarksvej 4 Hjørring Tlf. (081) - 1 - 1798	HARRY NIELSEN Statsaut. ejendomsmægler Danmarksgade 82 Frederikshavn Tlf. 22748
G. VÅDDE NIELSEN Skolegade 4-6 Ikast Tlf. (071) 51799	SV. AA. MYLUND Blikkenslager Vandstedsvej 3 Hjørring Tlf. (089) - 1 - 2837
L. MUNCH Slagtermester Søndergade 229 Frederikshavn Tlf. (084) - 20111 - 20618	NØRRE UTTRUP Tlf. (081) 22341 Jylland
KAJ's LILLEBILER v/ Kaj Christensen Tlf. 850 Hjørring	PEMA TEXTIL Viborgvej 77-79 Herning Tlf. (071) - 2184 - 4257
C. NIELSEN OG SØN A/S Aut. el. installatør Th. Bergsgade 3 Frederikshavn Tlf. (084) - 21412	EDUARD MELGAARD Isenkræmmer Torvet Holstebro Tlf. (074) - 21086

dens der i samme periode er udrangeret 34 stk. person-, post- og rejsegodsvogne. Oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1965«, som bragtes i nr. 6/65, kan ajourføres således: 1. distrikt – tilgang: B 2012–2015, 2017, 2019, 2021, 2023 – omlitring: CA 1248 ombygget til CAE 1271 – afgang (overført til 2. distrikt): EA 6025–6032, (udrangeret): AR 112, CM 2184, CML 2271, CP 2822, CRM 3661, 3663, 3664, 3665, 3670, CRML 3640, 3643, CU 4012, 4023, 4129, 4147, samt DJ 5401; 2. distrikt – tilgang: B 2016, 2018, 2020, 2022, samt de under 1. distrikt nævnte EA-vogne – omlitring: ASM 193 omdannet til CMZ 2281 (51 pladser 2. klasse) – afgang (udrangeret): CM 2094, 2097, 2144, 2178, 2193, CP 2919, 2933, 2955, 2959, CMM 2401, CQM 3565 (fejlagtigt opført som 3665), CRML 3648, CXM 4501, ECO 6225, 6230, samt EH 6757, 6800, 6862. På oversigtens 4. side kan den nederste oversigt ændres således: Afsnit »Stålvogne«: CLE tilføjes, afsnit »RIC«: B 2011 ændres til B 2023, EA 60001 ændres til EA 6001 (trykfejl), afsnit »A+B styreledninger«: CAR udgår (styreledningerne fjernet), CMM udgår (vognen udrangeret).

CM-vognene nr. 2063, 2067, 2074, 2077, 2095 og 2112 vil, for at »skaffe plads« til iordreværende B-vogne, i den nærmeste fremtid blive omnummeret til 3400–3405. Af samme årsag får udflugtsvognene BU 2101 og 2102 nye numre 3700 og 3701. De resterende tre AU-vogne ombygges i nærmeste fremtid til BU 3702–3704.

DJK har af DSB købt specialvogn 303; på grund af pladsmangel både i Klampenborg og i Maribo vil den nogen tid henstå i Nyborg. Det er en af

SFJ's første kupévogne, bygget i Hamburg 1876, SFJ B 25; den ombyggedes delvis i 1917 og ombyggedes af DSB i 1950 til bygningsvogn nr. 53, fra 1958 specialvogn 303.

Strækningen Nyborg–Middelfart(–Strib) kan fejre 100 års fødselsdag den 7. september. Dagen vil blive fejret på forskellig vis, Statsbanernes reklame-tjeneste har ladet optage en kortfilm om en køretur over Fyn.

AB

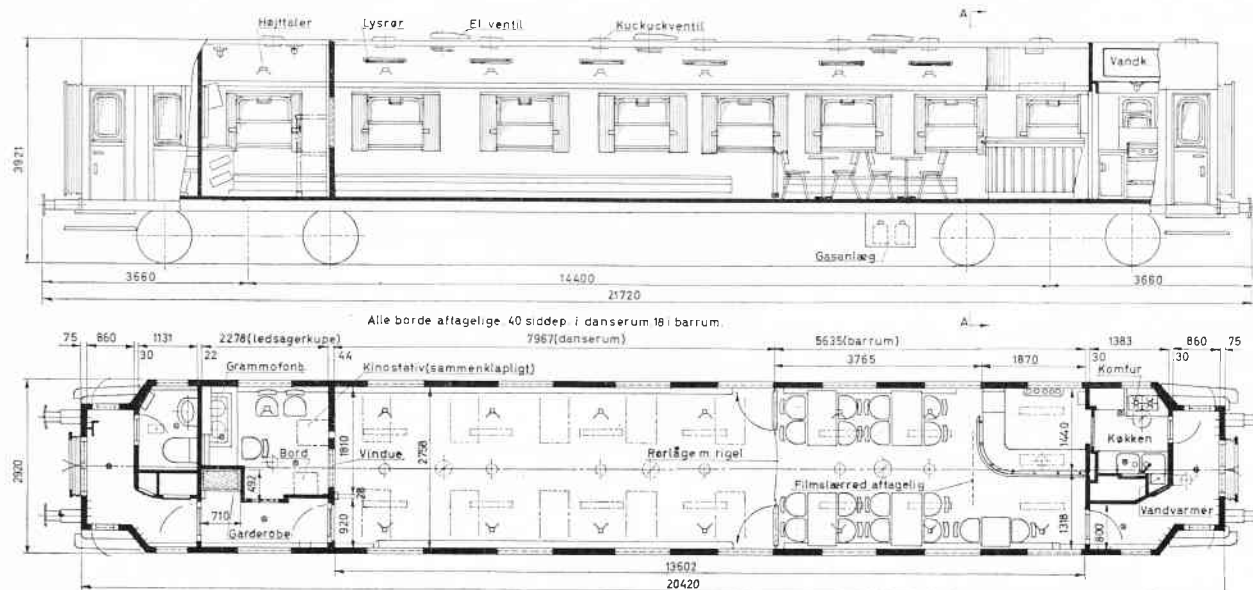
Følgende godsvogne er udrangeret og ophugget: E 1, I 40–49, Q 51–54 og 61, P 11 og 112. Banen er herefter vel nok den mest »materiefattige« i landet med en rullende materiel-beholdning bestående af: 1 damploko F 8, 1 dieselloko nr. 1, en rejsegodsvogn E 2 (ex SNNB), samt 1 åben godsvogn P 111.

GDS/HFHJ

Banerne modtog de første nye Y-tog den 10. juli. »Ürdingen« leverer ialt 6 stk. motorvogne: Ym 1–6, 4 stk. mellemvogne: Yp 21–24 og 5 stk. styrevogne: Ys 41–45. Materiellet bærer »fællesejdomsmærket«: GDS-HFHJ. Ét togsæt: Ym 1 – Yp 21 – Ys 41 var udstillet på IVA-udstillingen i München indtil slutningen af juli. Præsentationskørslen foregik den 15. juli over strækningen Hundested–Hillerød–Tisvildeleje. Senere kørtes Gilleleje–Hillerød. Regelmæssig drift påbegyndtes på GDS den 7. august – på HFHJ den 12. august.

M 3 er hensat.

HFHJ har solgt 8 stk. højsidede åbne godsvogne litra K til OHJ. (Nærmere om vogn-nr. m. v. følger).



Grundris og længdesnit af udflugtsvogn, litra BU.

DANA FJERKRÆSLAGTERI Brændekilde pr. Holmstrup Fyn Tlf. (09) 96 15 11	HOTEL LITORINA Løkken Tlf. (089) - 1 - 44
Sorring Savværk og Tømmerhandel Sorring — Jylland Tlf. 061 - 86211 - 58	DYBRO JØRGENSEN A/S Korn og foderstoffer Trælast og bygningsart. Vestergade 2 Sindal — Jylland Tlf. (084) - 36111 - 8
CYLINDRIC DENMARK A/S Middelfart Tlf. (09) 41 - 1230	KRABBES HOTEL Holstebro Tlf. (074) - 20622
Dansk modelflyve industri Klokkestøbervej 15 Odense Tlf. 09 - 110400	LUND OG JACOBSEN Blikkenslager Solbakkevej 4 Frederikshavn Tlf. 20980
Ikas Isolering A/S Fredericia 22877 IKAS Varme — Lyd — Kulde	MINCO DAMEKONFEKTION N. Bohrsvej 45 Herning Tlf. 1164
BRDR. PETERSEN Gas — Vand — Varme Nyboesgade 84 — Vejle Tlf. 1653 - 1654 - 1673	ERIK MUNK Slagtermester Danmarksgade 59 Frederikshavn Tlf. 21013
J. I. Jensen & Sønner Aut. installatør Danmarksgade 41 — Fredericia Tlf. 21811	DUNKÆR AUTOSERVICE St. Rise v/ Alfred Matthiesen Ærø Tlf. 0952 St. Rise 138
AXEL FRODE JENSEN Murermester Knudensvej 5 Frederikshavn Tlf. 20504	BOGA A/S Bogense Tlf. 101

På GDS er Slotspavillonens sidespor fjernet, ligesom sidesporene (brændepladserne) ved Eriksvej (april 1964) og Storkevad (april 1965). Ved Gammelvang og Eriksvej henligger endnu mindre sporstykker.

HHJ

Damploko nr. 10 samt M 1 (»Bedstefar«) og banens plov er udbudt til salg.

HP

Meddelelsen om banens køb af DSB-grusballastvogne i nr. 1/65 var ufuldstændig. HP har købt 4 stk. TH-vogne nr. 9054, 9074, 9080 og 9146.

(Vognene optages ikke i HP-materielfortegnelsen).

OHJ

HVJ damploko nr. 14 samt åben godsvogn OHJ. Pa 486 er ophugget i Stenlille.

OMB

Personvogn B 5 (II./III. kl.) er udlejet til DJK med forkøbsret. Vognen henstår nu i Klampenborg som supplerende arkivvogn.

LJ

Banen har solgt SM 2 og SP 1 til ETJ, hvor skinnibusserne er indgået i driften med samme numre.

Damplokomotiverne nr. 15 og 16 er solgt og ophugget. Nr. 19 er solgt til DJK (nærmere i næste nummer af tidsskriftet). Nr. 20's skæbne er stadig uvis.

Følgende vogne er udrangeret og solgt til ophugning: C 59, Qs 140, Q 150, 156, 159, 165, 175 og TL 324.

VLTJ

Damploko nr. 4 og 7 er udrangeret, nr. 10 er udbudt til salg.

En lang række godsvogne, der ikke har været anvendt i mange år, bl. a. »dueslaget«, sælges til ophugning.

En del af banens stationer får fjernet sidesporet, eller sporskiftet i stationens ene ende fjernes.

(Peter Christensen, EBJ, K. Jørgensen, JKP, PT)

Fra de „varme“ lande

Mærkelige navne i pressens meddelelser om krigen i Viet-Nam forekom noget bekendte, og ved at kigge i min billetsamling dukkede der ganske rigtig nogle op fra landet. De fire viste er fra 1901; dengang hed det ikke Viet-Nam, men fransk Indokina, som i 1893 var blevet sat sammen af staterne Kambodja, Laos, Annam m. fl. (senere er der vist kommet uorden i dem igen).

Ved århundredeskiftet havde Fransk Indokina over 2000 km jernbaner i drift, og flere hundrede kilometer var under anlæg; landet var dog 15 gange så stort som Danmark.

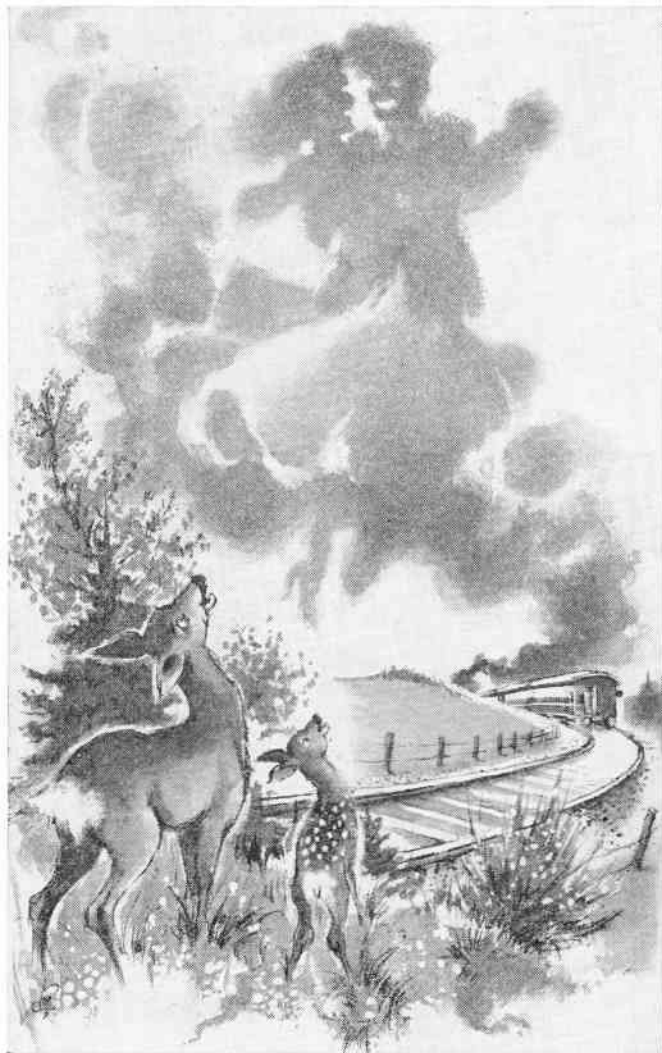
Tognene førte 4 vognklasser. 4. klasse var nærmest beregnet for de indfødte, hvorfor 4. kl. billetterne havde både »europæisk« og kinesisk indskrift for det tilfælde, at nogle af de indfødte kunne læse. Billetsystemet var ellers ret voluminøst; der var enkeltbilletter til hel og til halv pris, dobbeltbilletter – dog ikke til 4. kl. – hunde- og perronbilletter. Sidstnævnte kostede 4 centimes. Den påtrykte pris er ikke angivet i amerikanske penge, hvad dollartegnet ellers kunne tyde på. Det var sølvpjastrer, der svarede til 2,20 franske guldfrancs (ved århundredeskiftet ca. 1 kr. 60 øre).

Gad vist, hvordan en rejse med toget i dag ville forme sig fra Hanoi til Dong-Dang? BUM – BANG ... !

P. Thomassen.



<i>VEJLE KAFFERISTERI A/S</i> Staldgaardsgade 10 — Vejle Tlf. 5555	<i>TEATER-KROEN</i> Prinsessegade 8 — Fredericia Tlf. 20558
FARVEBØTTEN v/ K. Løndal Danmarksgade 23 — Fredericia Tlf. 21337	Varmeinstallatør EINER KNUDSEN Fyensgade 22 — Fredericia Tlf. 21777
NEILA JERSEY Vejlevej 17 Herning — Tlf. 509	JOHS. OVERLUND Smedemester Frederikshavn Tlf. (084) - 22720
Krøjsgårds Trikotage Fabrik Th. Nielsensgade 87 Herning — Tlf. 553	STRIKSON Industrihuset Boulevarden Vejle Tlf. 5122
<i>BANDHOLM HOTEL</i> E. Andersen Tlf. Bandholm 5 Tlf. (03) 888	JOHAN ASP & SØN Børste-, pensel- & gadekostefabrik Søndergade 14 — Vejle Tlf. 924
THOMSENS HOTEL (Hotel Garni) Tilegade 53 Nakskov Tlf. Nakskov 400 (03) 925	FONA Fjernsyn — Radio — Grammofonplader Torvegade 18 — Vejle Tlf. 1467
BRDR. NØRBO Maskinværksted Sydhavnen — Vejle Tlf. 4303	HERLUF DITLEVSEN Murermester Smidstrup Tlf. Smidstrup 50
Spis frugt, det er vejen til sundhed A/S BRDR. NISSEN Esbjerg	<i>BILLARDRESTAURANTEN</i> <i>ITALIANO</i> v/ Th. Hansen 4 hel match kegle 1 hel match karambole Hjørnet af Jyllandsgade og Bjergegade Tlf. 23105 Fredericia



TA' MED DET GLADE DANSETOG

Søndagene den 11. og 19. september arrangerer DSB (udflugtsrejser – 1. distrikt) ture med det »glade dansetog« til Maribo, hvor bl. a. kørsel med »Museumstoget« indgår i programmet. Udturen foregår med tog 111 (København H. afg. kl. 7.38 – og hjemturen med tog 160 (København H. ank. kl. 18.18). Arrangementerne giver, de af vore medlemmer – og ikke mindst deres familie, venner og bekendte – der ikke har været på Lolland i år, en billig rejsemulighed til Maribo, idet billetpriserne er fra: København kr. 35,-, Roskilde kr. 30,-, Ringsted kr. 25,- og Næstved kr. 20,-. I billetprisen er inkluderet jernbanerejsen til og fra Maribo, kørsel med »Museumstoget« samt buskørsel fra Maribo station til restaurant »Bangs Have« samt busrundtur omkring Maribo sø. Der er servering i udflugtsvognen både på ud- og hjemturen. Billetter skal købes senest dagen før – i København på informationskontoret på Hovedbanegården – i de tre nævnte købstæder i de ordinære billet-salg inden kl. 13.

Foreningsnyt:

DJK's bogserie

Vor sidste publikation, Skagensbanen 1890–1965, er såvel af pressen som af publikum blevet modtaget med en tilfredshed, der overtraf enhver forventning. Den ret stramme pris – kr. 20,00, som vi oprindelig opgav, virkede ikke så afskrækkende på køberne som på DJK's bestyrelse, men vi kan glæde de medlemmer, der endnu ikke har købt bogen, med, at den nu er nedsat til *kr. 12,00 (+ porto 40 øre)*, da omkostningerne ved udgivelsen blev langt mindre end ventet. De mange, der har betalt 20 kr. for bogen, har således 8 kr. til gode, og de kan efter ønske tilbagebetales eller fradrages senere køb eller lignende.

Serien omfatter nu:

1. Næstved-Præstø-Mern Banen	kr. 8,50
2. Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
3. Hørve-Værsløv 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
12. Skagensbanen 1890–1965	kr. 12,00

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,40 pr. publikation) på postgiro 67394 (P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup).

Diverse frem- og efterlysninger

Trafikekspedient P. J. Larsen, LNJ-medarbejder og DJK-medlem, har netop afsluttet arbejdet med en farvefilm om den moderne Nærbane, som har

Olaf Povlsen Trikotagefabrik Brande Tlf. (071) - 8 - 555	F. N. Kragsskov Frugt en gros Frederikshavn Tlf. 21516
KAJ NECKELMANN A/S Silkeborg Tlf. 3333	Jensen og Poulsen A/S Maskinfabrik Krogagervej 2 Seden — Fyn Tlf. (09) 11 21 59
Fredericia Trælasthandel A/S Prinsessegade 103 Fredericia Tlf. 24333	Auto-Mads Al autoopretning Karosseri- og pladearbejde Sydkrogen 1 Hilda 5340
Hotel Vallø Slotskro (lige over for Vallø slot) Week-End — Pension Varmt og koldt vand på alle værelser Tlf. (03) 376 — Vallø 16	Rørvig Færgeskro v/ Erna Førster 1. kl. køkken God betjening Tlf. (03) 418 — Isøre 43

vakt så stor interesse hos banens garanter, Lyngby-Tårnbæk og Søllerød kommuner, at der yderligere er bevilget penge til en film om LNJ's historie. En stor del af en sådan film vil bestå af stilfotos, og P. J. Larsen vil derfor gerne i forbindelse med DJK-medlemmer, der har egnede fotos, evt. filmstumper, fra LNJ. Henvendelse kan ske til Nærum station, tlf. 80 14 32.

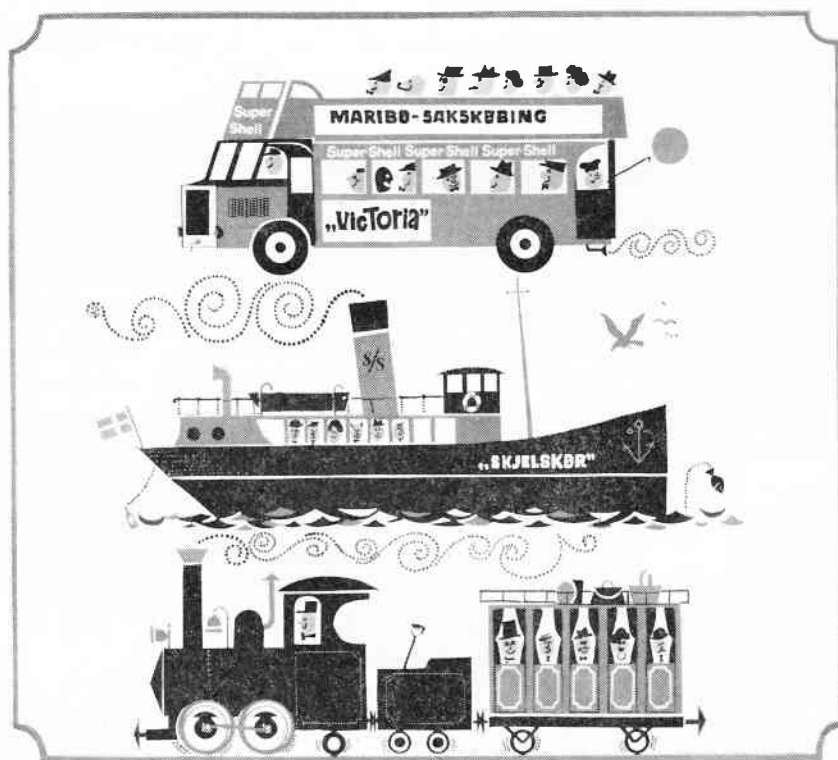
En japansk jernbane-entusiast, der er interesseret i danske jernbaner, har skrevet til foreningen. Han vil gerne korrespondere med danske inter-

esse-fæller (på engelsk) og bytte fotos af bl. a. rulende materiel. Der må være medlemmer, der er parat til at glæde ham med et brev – adressen er: Mr. Susumu Kuwabara, No. 23-18, 2-chome, Midoriga-oka / Meguro-ku / Tokyo / Japan.

I Malmö (Rådhushallen) afholdes i første halvdel af september en modeludstilling af jernbanemateriel fra Sverige, England og USA. Interesserede kan få nærmere oplysninger ved henvendelse (skriftlig) til: Gösta Nilsson, Kilian Zollsgatan 3, Malmö V.

Museumstoget

Trafikafdelingen meddeler:



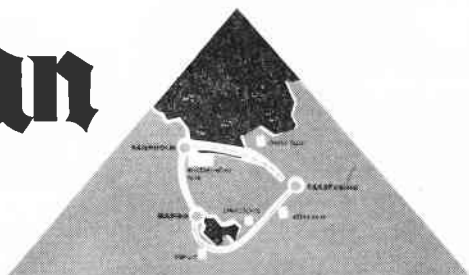
SYDHAVSØERNES nye TURISTATTRAKTION

TREKANTEDE

Veteran

RUNDREJSE

AFGANG FRA MARIBO-BANDHOLM ELLER SAKSKØBING
ALLE SØN- OG HELLIGDAGE
fra juni til september



Rundrejsebillet kr. 10,- gældende for alle 3 trafikmidler — børn 4-12 år halv pris.
Selskaber efter aftale. Billetter og oplysninger: Turistbureauet, Maribo tlf. (03885) 496.

Selv om der endnu – i dette skrivende øjeblik – er en måned tilbage af »Museumstoget«s sæson 1965, kan det allerede fastslås, at det vil blive en god sæson. I juli og august har vi haft gennemsnitlig 600-700 rejsende pr. søndag. En foreløbig rapport følger i et af de kommende numre af tidsskriftet, ligesom den officielle »driftsberetning« vil blive udsendt i begyndelsen af 1966. Tidsskriftet »Teknik for alle« bragte i sit juli-nr. en udførlig omtale af vor bane, rigt illustreret med farvefotos. Bladet kan bestilles gennem alle blad-handlere.

»Trekantruten« – sydhavsøernes turistattraktion – er kommet for at blive – også vore venner i »Dansk Veteranskibsklub« har haft megen glæde af dette arrangement. »Trekantruten«s plakat gengives her i formindsket størrelse. (Klicheen velvilligst udlånt af »Dansk Veteranskibsklub – Foreningen til gamle skibes bevarelse«).

(BC)

Skagenbanens jubilæum 24-7 1965

Selv om det var kundgjort, at dagen skulle forbigås i stilhed, blev det dog en travl lørdag formiddag for direktør J. Verner Petersen. Lige fra kl. 9 mødte gratulanter op for at overbringe ovationer lige fra blomsterbuketter til godsfrimærkesamling. DJK var den første fremmødte med en repræsentant fra bestyrelsen, og var de fremmødtes antal i dagens løb ikke overvældende, så var antallet af blomster og andre gaver det. DFDS havde sendt en pragtfuld blomsterkurv, Esso afleverede en smuk figur af kgl. porcelæn, og snart prydede et væld af buketter og beplantninger direktions- og mødelokalet på Skagen station. Blandt gratulanterne var arveprins Knud.

Gad vidst, om DJK ved at grave i de gamle sager til brug for jubilæumsskriftet har fået den smalsporede bane til at bringe jubilaren en »spøge«fuld hilsen omkring jubilæet? Minsandten om ikke et stykke banelegeme pludselig – 41 år efter ombygningen – indbringer SB en skilling! En større virksomhed nord for Frederikshavn har en vandledning liggende under dette stykke jord, som man oprindelig ikke kendte ejermændene til. Hvor den gamle bane skar landevejen nord for Strandby, og hvor der stadig ses et mindre gennemløb, ønskede virksomheden en vandtryksstation anlagt, og da ejendomsforholdet juridisk er yderst indviklet, foretrak SB at udleje grundstykket, der ikke beløber sig til mange kvadratmeter. Lejen kan ikke borteliminere SB's underskud, men den giver til gengæld en mængde besvær.

(PT)

Maskinafdelingen meddeler

Sommeren og ferietiden er nu overstået – havde vi forøvrigt overhovedet nogen sommer? Jernbaneentusiaster er draget land og rige rundt – i det mindste i det omfang familien har tilladt. De har vel fundet vej – de, der drog udenlands – til de to norske veteranbaner, Setedalsbanen ved Kristianssand og »Tertitten« ved Sørumsand ikke så langt fra Oslo – og ikke at forglemme – til vore svenske venner, der nu er ved at etablere sig i Mariestad.

Vi var en del, der havde en dejlig sommer, vi, der fik hjulene til at rulle på »Museumstoget«, vi, der fik KJØGE til at ligne en fabriksny maskine o.s.v. – men vi savnede svært nogle »nye« ansigter hernede i Mariibo. Vi er dog optimister, kom disse »nye« ansigter ikke i år – ja, det kan jo nås endnu, når dette læses, er der endnu et par søndage tilbage – så venter vi skam disse »nye« næste år. Næste år – sæsonen 1966 – ja, den ligger langt ude i fremtiden – siger De. Medgivet, men der er masser – masser af arbejde, der skal nås inden næste år, og det når vi ikke, hvis ikke flere af foreningens medlemmer giver en hånd med. Nu kommer en årstid, hvor det er så let at henfalde til dybe meditationer i lænestolen i den varme stue, men har De aldrig tænkt på, at det giver en ubetalelig glæde og adspredelse at »sysle« med noget andet end det

daglige. Vi kan i vinterhalvåret byde på masser af arbejde – og frisk luft – både i Klampenborg og i Mariibo. Vi har atter fået nye vogne (se »Jernbanenyt – kort fortalt«), der trænger til en overhaling – og vi har masser af »sort samvittighed«, vi skal af med – f. eks. KSB C 20 – og når jeg skriver »vi«, så betyder det ikke alene det nuværende arbejdshold, men alle de af vore medlemmer, der aldrig kom! C 20 skal ud at køre til næste år – og så skal De kunne sige til familiens øvrige medlemmer, bekendte, firmakolleger – alle de, De søger for ta'r på tur med »Museumstoget«: »Se, den der vogn, har jeg givet et nap med på!«

Læg tidsskriftet fra Dem et øjeblik – ring eller skriv så til os, der publicerer vor adresse og telefonnummer hver gang i håb om at høre fra Dem, skuf os ikke!

Nærmere oplysning giver: 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).

(Bj)

P.S. Vi glæder os selv med restaureringsarbejdet, men vi glæder også andre, og ikke mindst de »aktive« jernbanemænd. Beviset ses nedenunder i form af et brev fra trafikekspedient N. P. F. Larsen, Kokkedal station – et lille stemningsbillede, vel sagtens skrevet en stille time på kontoret:

En filmstjerne – vækker gamle minder

28. maj 1965: særtog 8445 passerer stationen 15.33, ÷ 8 – nå, ja, der passerer jo så mange tog i dagens løb, så hvorfor nu lige nævne dette tog?

Jamen alligevel! Det var »filmstjernen«, go'e gamle nr. 5, der med sin stamme og et hyggeligt »tut« i fløjten rullede forbi og for én gangs skyld – den sidste? – fik os til at føle os som en rigtig jernbanestation ligesom dengang, et tog var noget med røg og damp, og en lokofører en mand med kul under neglene og oliepletter på tøjet.

Toget ruller – og minderne ruller – jeg står på Dybbølsbroen, 4 år gammel, og konstaterer, at »når jeg bli'r stor, så vil jeg være togmand« – udflugterne til Klampenborg med far i spidsen og madkurven glemt i toget – ferierejserne i de to-etages »skovvogne«, selvfølgelig i øverste etage (man var vel hurtig) – den første dag på rangermaskinen »Bjerget« – »negerstøv« og nedbrud på tørve-slæberen til Kalundborg – BRØLET fra den første MY på de jyske baner – – – så for søren, den overdøvede alle de gamle minder om dengang, da – – –

Minderne forsvandt – det samme gjorde nr. 5 – men et i hast fremskaffet kamera fastholdt øjeblikket – og endnu et minde var føjet til.

Tak for besøget – det var kort, men virkelig hyggeligt!

Kalundborg Sømandshjem og Missionshotel

Gode værelser til rimelige priser

Høflig og reel betjening

Nygade 12 – Kalundborg
Tlf. 339 (03) 515

DB's moderne

Det vil, med den hastighed omstillingen til elektrisk- og dieseldrift er foregået med i Vesttyskland i de senere år, næppe vare ret lang tid, inden de sidste damplokomotiver vil forsvinde fra den daglige drift ved DB. De store damplokomotiver vil blive erstattet af blå og grønne el-lokomotiver samt af røde diesellokomotiver.

Men mon ikke »dampvennerne« trods alt vil forstå og indse, at romantikken må vige for den moderne teknik.

Oversigt over produktionen af el-lokomotiver type E 10:

E 10 001-005.	Prøvelokomotiver (»0-serien«).
E 10 101-264.	Tidligere standardudførelse. Heri indbefattet »overgangsmaskinerne«: E 10 1239-1244 (nuværende E 10 239-244) og E 10 250-254. »Rheingold«.
E 10 1265-1270.	Tidligere standardudførelse.
E 10 271-287.	Ny standardudførelse efter »Rheingold«-typen. E 10 299 og E 10 300 forsøgsmaskiner for max. hast. 200 km/t.
E 10 288-307.	»Rheinpfail«.
E 10 1308-1312.	Ny standardudførelse.
E 10 313-	

HELSINGØR-HORNBÆK-GILLELEJE

BANEN

Kendsgerninger der gør BUKH til en af de mest solgte traktorer i Danmark. - BUKH er den eneste traktor med 100% uafhængig kraftoverføring betjent med to pedaler. - BUKH's store cylindervolumen i forbindelse med momentforstærker på modellerne 403 og 554 giver enorm sejtrækningssevne. - BUKH har den helt rigtige gearfordeling - og dette i forbindelse med ideel egenvægt og rigtig hjulstørrelse betyder at BUKH står fast, hvor de andre må gi' op -

**100%
uafhængig
kraft-
overføring**



Går DE i møbeltanker -

så kan vi dække ethvert behov til de helt rigtige priser

BESØG

Bo-Nyt

— Firmaet DE altid kan have tillid til

»HOLLÆNDERBYEN«
Hollænderdybet 3
*SU 1166

AMAGER:
Øresundsvej 26-28
*SU 2610

NØRREBRO:
Jagtvej 35-37
TA 1155 - TA 9214

RØDOVRE:
Tårnvej 151, Vanløse
*70 93 22

ROSكيلDE:
Støden 18
(03) *35 69 00