



Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM

nr. **4**
Maj 1966

Thomas Søndergaard

Pilehøj – Pilevangen 1
Helsingør
Telf. 21 22 03

ZOOLOGISK HAVE

København

2500 forskellige dyr

Næssund Færgeri A/S

Bilfærge . Overfartstid 5 min

Tlf. Mors Karby 77

Thy Hurup 136

Postadresse: Kæmnerkontoret

Nykøbing M.

Nordisk Sav- og Finerværk

Gadstrup – Sjælland

Telf. 03 - 390 - 266

Båndoptagere
Radio
Stereo-anlæg
Fjernsyn

10 % rabat ydes alle
medlemmer

KLIMAX RADIO

Nytorv 11
København K
Tlf. MI 8888

Medlem af



Almue møbler

i massiv eg
til fornuftige priser

KAY CHRISTENSEN

Vesterbrogade 95
Telf. VE 970 – København



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningen er tilsluttet:
Dansk Model- og Jernbane Union (DMJU)
og MOROP.

Foreningen samarbejder med:
Svenske Järnvägsklubben, Stockholm,
Søtedalsbanens Hobbyklub, Kristiansand,
Freunde der Eisenbahn e. V., Hamburg,
Spørvejshistorisk 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,
Lindehøj 10, Vanløse.
Postgironummer 11 73 80.

Museumstoget:
Oplysning hos:
B. Chorfitzen, tlf. (01 72) TAgA 5743 eller
Maribo Turistbureau.
Tlf. (03 885) Maribo 496.

DJK Odense-afdelingen:
Hans Gerner Christensen,
Bernstorffsvej 17, Odense.
Tlf. (09) 13 08 72.

DJK's nordjyske afdeling:
Trafikassistent S. P. Laursen,
Fælkevej 7, Randers.
Tlf. (064) 2 65 84.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:
Trafikassistent O. K. Jensen,
Gartnervej 15, Maribo.

Redaktør:
Konsulent Erik B. Jønsen (ansv.),
Esthersvej 19 B, Hellerup.
Tlf. (01 43) HEIrup 6850.

Annonceekspedition:
Boulevard 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,-
Indmeldelsesformular kan rekvireres hos
kassereren (se ovenfor).

Foreningens tidsskrift »Jernbanen«, der
udkommer 8 gange årligt, udsendes gra-
tis til medlemmer.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Meddelelse til medlemmerne

Referat af generalforsamlingen den 22. april vil følge i næste
nummer af tidsskriftet.

I forbindelse med HHGB's jubilæer (Helsingør-Hornbæk banen
– den 22. maj 1906 – og Hornbæk-Gilleleje banen – den 11. juli
1916) udsendes medio maj en ny publikation i foreningens bog-
serie: DJK nr. 16: »Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen«.

Publikationen bliver i samme udstyr som den senest udkomne
– nr. 15: »Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen« – med fast ryg,
krideret papomslag med forsidefoto, og der vil blive anvendt papir
af høj kvalitet.

HHGB-hæftet kan erhverves ved indbetaling af kr. 19,- (+ por-
to kr. 1,10 pr. publikation) på postgirokonto 6 73 94, adresseret:
P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup.

En fuldstændig oversigt over foreningens bogserie bragtes i
tidsskriftets nr. 3/66, side 21.

Har De ikke allerede rekvireret SNNB-hæftet (nr. 15), bør De
ikke tøve for længe – oplaget er begrænset. (NB: portotillægget
udgør kr. 1,10).

Ifølge »Departementet for Told- og Forbrugsafgifter«s bestem-
melser (OMS-reglerne) vil det ikke længere være muligt for for-
eningen at ekspedere publikationer med videresalg for øje.

»Museumstoget«s køreplan for sæson 1966 findes på side 228
i »Togplan« og »Danmarks Rejseforbindelser«, hvis sommerudga-
ver sælges fra den 16. maj.

Forsidebilledet:

DSB damploko litra R nr. 952 under udkørsel fra Struer med
godstog 2358 (juni 1961). Foto: Kai Mose Nielsen.

Foreningens medlemmer har også chancen for at fotografere en
R-maskine »i aktion« ved udflugten til Assens den 19. maj – se
»Kommende møder og udflugter«.

Lad turen over Bogø indgå som et naturligt led i Deres ferie- og week-end-ture . . .

20 DAGLIGE DOBBELTTURE

Plads kan ikke forudbestilles, men ekstra-færgen kan indsættes efter behov!

Bogø-Stubbekøbing Overfarten

TELEFON BOGØ 94 – POSTGIRO 10 97 67

KATHINKA BAREN

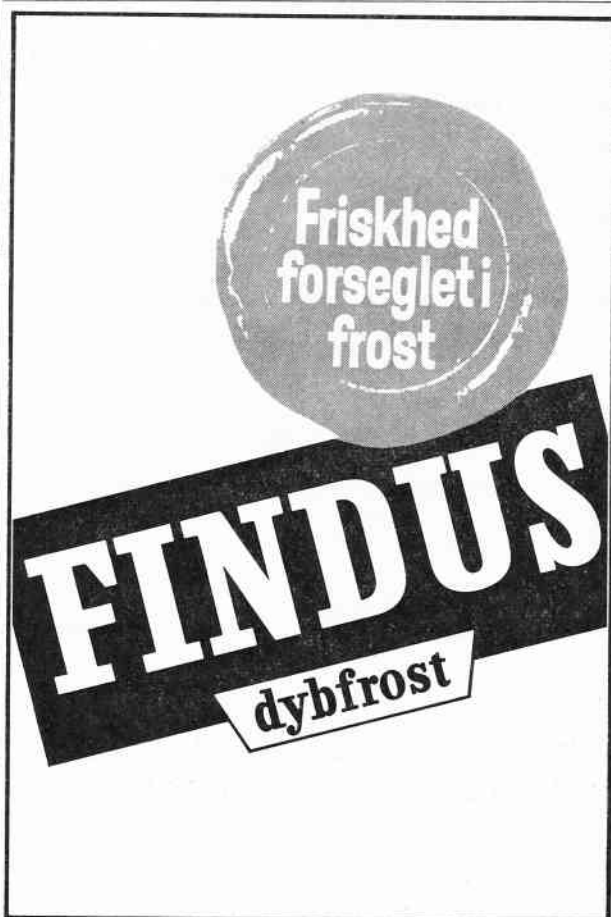
v/ W. Møller

PØLSER – BØFSANDWICH – HOT DOGS

IS – KAFFE – CHOKOLADE

Juniorsgade 19 – Saxkøbing

Telf. 89 40 85



Storebæltoverfartens Restaurationer

Restaurant Halsskov – Perlen

v/ Werner Schwartzlose

Tlf. Korsør 57 10 35

Idyllen der blev borte

Af Birger Wilcke

Min gamle onkel, der døde i vinter i en alder af 97, fortalte omte om, hvordan København så ud i hans ungdom, da han i 1886, som teologisk student, kom hertil fra Jylland. En af hans fars venner ejede en gård i Emdrup by, og min onkel kunne endnu i sin høj alderdom beskrive, hvordan det dengang var en hel rejse at komme derud fra Christianshavn, hvor han boede. Fra Torvegade tog han med Christianshavnslinien til Slotspladsen, hvorfra han gik til Kongens Nytorv, hvor »Nørrebroes Sporvejselskab«s linie endte. Dette selskab befordrede sine passagerer i store toetagers vogne med et tospand



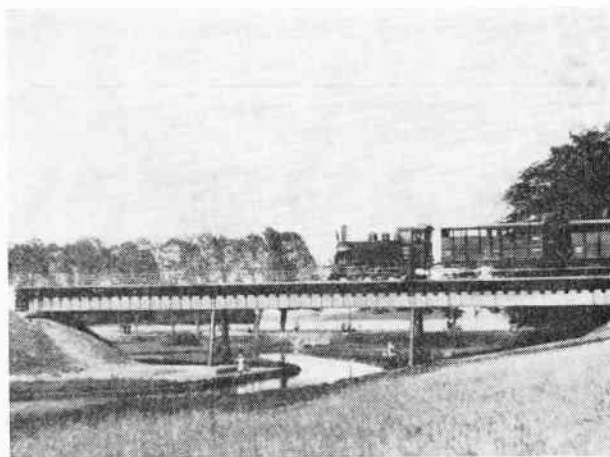
Slangstrupbanens stationsbygning på Nørrebro ved åbningen i 1906.

Foto: »Illustreret Tidende«.

for. Var vognen fuld, kunne der godt gå det meste af en time, inden man nåede til jernbaneoverskæringen på Nørrebrogade, hvor sporvejslinien dengang endte. Der var herfra ikke langt over til den nyåbnede Nørrebro station, men skulle man videre mod Brønshøj eller som han mod Emdrup, var forbindelserne knap så gode. Den brolagte gade fortsatte vel endnu nogle hundrede meter til Lygtekroen, hvor byens sidste lygte stod, og hvor København L. (»Slangstrupbanegården«) nu ligger. Herfra og til det »fjerne« Emdrup var der imidlertid kun landevejen med grøfter på begge sider og uden belysning af nogen art, og der var ingen andre befordringsmidler end Apostlenes heste. Til daglig var der fredeligt og hyggeligt, men om sommeren kunne man være så uheldig at møde og blive overfaldet af bøllerne fra Lersøen, der ofte udstrakte deres betler- og tyvetogter langt ud i landskabet. Egnen nord

for Lygtekroen var mest mose, hvor byens løsere eksistenser om sommeren holdt til i siv- og rishytter og således foregreb udviklingen med »tilbage til naturen«.

Det skulle vare mange år, inden sporvognen kom ud til Brønshøj og Bispebjerg, først i 1902 og 1903 var linerne færdige, men allerede inden dette tidspunkt var der planer om en bane ud mod Hareskoven, idet konsul Stenberg i 1890 fremlagde planer om en bane fra Nørrebro til Værløse. Det lykkedes ham at få gennemført en lov herom, således at Københavnsstationen skulle ligge ved Helligkorskirken eller evt. Lygten, og således at der skulle skabes sporforbindelse til Nordbanen et sted på Nørrebro. Formålet med banen var dels at skaffe forbindelse til København for beboerne i de mange små landsbyer, dels at skabe en mulighed for ad denne vej at skaffe den voksende storby af med sin dagrenovation og andet affald. Stenberg måtte opgive at udnytte den koncession, han opnåede i henhold til loven, men i året 1900 lykkedes det overretssagfører V. Amdrup at skaffe baggrund for en privat finansiering af baneplanen, idet han fik oprettet jernbanekomiteer i de forskellige distrikter langs banen og fik de store grundejere til at påtage sig deklarationer om, at de i de næste 30 år ville afgive 30 pct. af deres fortjeneste ved salg af grunde til den nye bane. Mod sikkerhed i disse deklarationer formåede han Privatbanken og Landmandsbanken til at finansiere banen, hvorefter Land-



Broen over Mølleåen ved Fiskebæk – med godstog fremført af »Cockerill«-lokomotiv. (Sammenlign billedet med det tilsvarende i tidsskriftets nr. 2/66, side 27). Foto: Arkiv Wilcke.

Gammel som æ' Jærnbæn –

Den Nordslesvigske Længdebane og vor
lille sparekasse
oprettes samme år – 1863

Agerskov Sparekasse

Telf. 048 3 31 13

Alle værdipapirer opbevares og forvaltes
meget billigt.

Lolland Falsters

Frøhandel A/S

Telf. Maribo 944

Den Danske Mælke- kondenseringsfabrik

Vejlegadebro 5 – Nakskov
Telf. 2322

K. Topp

Murermester

Vestervang 19 – Saxkøbing
Telf. 89 41 93

Gearmotorer – Tandhjulsgeær
Snekkegear – Tromlegear
Trinløse gear – Planetgear

Lind Jacobsen & Co. A-S **Gearspecialister**

Dronningens Tværgade 50
MI *8816

Elastiske koblinger – Friktionskoblinger
Centrifugalkoblinger – Sikkerhedskoblinger
Kædetræk – Fjerstyringskabler

Frank Horn A-S

Symfonivej 23 – Herlev

AUTOMOBILUDSTYR
AUTORESERVEDELE EN GROS

Generalrepræsentant for:
TEX

Telefon *91 11 00

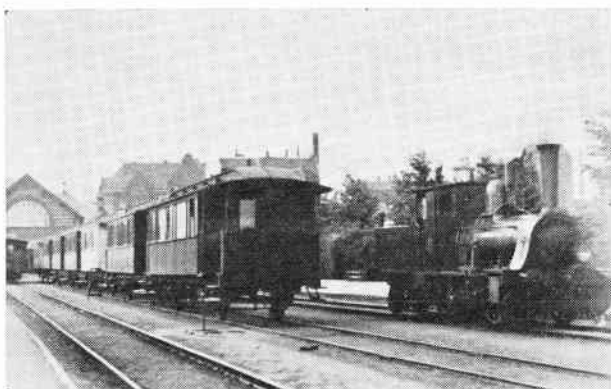
Kalundborg Sømandshjem og afholdshotel

Telf. 515 – 339

SPAREKASSEN FOR LYNGBY OG OMEGN

Filialer:

HOLTE SPAREKASSE
BAGSVÆRD SPAREKASSE
NÆRUM SPAREKASSE
VIRUM SPAREKASSE
LUNDTOFTE SPAREKASSE
LYNGBY VESTKVARTERS SPAREKASSE
VEDBÆK SPAREKASSE
KONGEVEJENS SPAREKASSE
FORTUNBYENS SPAREKASSE
SORGENFRI SPAREKASSE



Slangerupbanegården på Norrebro (1923). Lokomotivet er KSB nr. 5 eller 6 (ex DSB litra P – »Thybanemaskine«).

Foto: R. Rutherford.

mandsbankens håndgangne mand admiral du Richelieu udnævntes til formand for bestyrelsen. Af banens anlægskapital på 2,4 mill. kr. ydede kommunerne kun 110.000 kr. og staten slet intet.

Bancanlægget var et stort foretagende for da-tiden, idet det vanskelige terræn krævede jordarbej-der på mere end 350.000 m³. Værst var arbejdet med opførelsen af dæmningen over Mølleådal, hvortil fyldet skaffedes fra udgravningerne gennem bakkerne syd og nord for dalen, samt ved Lersøen, hvortil man skaffede fyld fra gennemgravningen af Emdrup banke. Den 16. juli 1905 var man så langt, at man kunne invitere pressen med på en tur med et tog bestående af grusvogne med bænke, og den 19. april 1906 kunne selveste trafikminister Høgs-brog indvie banen.

Materiellet var af lettest mulige art. Af lokomo-tiver anskaffedes således kun 4 små »Cockerill«-maskiner, der få år senere solgtes til DSB (litra T), idet de var for lette til de store søndagstog. På stats-banerne anvendtes de hovedsagelig til rangering, men var aldrig nogen succes. Det sidste forsvandt allerede i 1937. Foruden disse lokomotiver indkøb-tes 2 af de gamle Thybanelokomotiver fra 1882 (li-tra P). Bortset fra to bogievogne var personvognene to-akslede midtgangsvogne med tagrytter, hvortil kom et par åbne skovvogne, der dog senere om-byggedes til lukkede vogne. Til erstatning for »Coc-kerill«-maskinerne købtes i 1907–10 4 »Henschel«-maskiner (1-C-1).

Selv om der var opført en del bebyggelse mellem 1886 og 1906, var det dog stadig mest åbent land og skov, der omgav den nye bane.

En illustration af, hvor ringe bebyggelsen var, får man måske bedst ved at høre en datidig rejseførsers ord om strækningen fra Tuborgvej mod nord:

»Naar Gennemskæringen er passeret, aabner Udsigten sig atter frit til begge Sider, og naar vi snart standser et Øje-blik ved Emdrup Holdeplads, ligger et stort og smukt Land-

skab aabent for Øjet. Tilhøjre for Banelinien ses oppe paa Bakken de høje gamle Træer i Parken ved Højskolen »Em-drupborg« og noget længere tilbage Lunden omkring den smukke Lystejendom »Søholm«. Tilvenstre aabner Udsigten sig over Marker og Enge ned mod den gamle »Søborg-Hus-Kro«, og paa en høj Bakke helt ude i Horizonten knejser Brøndshøj Kirke.«

Var der ingen bebyggelse ved Emdrup, ja så var der endnu mindre ved Dyssegården, Vangede, Bud-dinge, og hvad alle de nye bycentre langs banen nu hedder.

Gennem 23 år kæmpede det private jernbanesel-skab sin håbløse kamp mod andre befordringsmid-ler og dårlige konjunkturer. Endnu i 1928 måtte man klare sig med de to gamle P-maskiner og de 4 1-C-1 lokomotiver man havde købt til erstatning for »Cockerill«-maskinerne. Køreplanen fra 1928 viser da ogs, at nu kunne det ikke gå længere. 9 tog i hver retning på hverdage til Hareskov, hvoraf de 7 fortsatte til Farum og de 4 til Slangerup, det var, hvad man bød en egn, der var ved at ændre sig til en storbyforstad. Det private selskab måtte give op, og kommunerne overtog hele forretningen. Efter en nødtørftig istandsætelse af materiellet kunne man da også allerede næste år vise en køreplan med 15 tog i hver retning til Bagsværd. Efter at man havde



KSB dieselloko M 3 på Slangerup station (14/5 1954). Ma-skinen holder klar til afgang med sidste godstog mod Køben-havn L. inden nedlæggelsen af strækningen Farum-Slange-rup.

Foto: B. Wilcke.

anskaffet fire diesellokomotiver fra »Burmeister & Wain« udvidedes til 2 tog i hver retning på den indre strækning.

Men lige meget hvad man gjorde, en idyl blev det ved at være. Vognene var de samme, bortset fra at der var kommet nogle andre persogne fra an-dre baner til, og stationerne var de samme med gammeldags lokum og jordperroner og træbænke i ventesalene. Publikum var det samme, for villa-ejerne kørte stadig i bil eller bus, så det var de jævne folk, der brugte toget.

Femø-Kragenæs Færgen

Takster	Enkelt	Dobbelt
Passagerer	kr. 4.-	kr. 6.-
Børn indtil 12 år	kr. 2.-	kr. 3.-
Personbiler indtil 800 kg	kr. 19.-	kr. 19.-
Personbiler 801-1100 kg	kr. 19.-	kr. 19.-
Personbiler 1101-1400 kg	kr. 23.-	kr. 23.-

Dobbeltbilletter er gyldige 1 måned

Restauration om bord.

Femø Kragenæs Færgen. Telefon Femø 56.

MAGNUS FRISCH

Entreprenør

Hammel

Telf. 177

CHR. RASMUSSEN & SØN

Maribo

Ingeniørfirma

Telf. 1375

GOTFRED PETERSEN

Autoservice

Montanagade 27

Aarhus

Telf. 25735

W. WULFF & SØN

v/ Hans Wulff

Maribo

Telf. 238

FLINTHOLM ALLÉ 20 - 26
KØBENHAVN F. FA.* 7777



»Deres emballage skal lukkes med originale danske CROWNRULLER med eller uden REKLAMETRYK i indtil 4 farver.

Husk, der er altid en CROWNRULLE i den rigtige kvalitet og bredde til DERES forsendelse.

Gælder det adressesedler, udarbejder vi gerne uden forbindende et LAY-OUT, dette gælder naturligvis også vore andre artikler så som EVER READY selvklæbende etiketter, CRONMATCH reklame-tændstikker, og VEPICRON papir, der beskytter metaller.

Kontakt System Crown og mærk, hvad det betyder at få virkelig service.«



**STØT KAMPEN
FOR KRÆFTENS BEKÆMPELSE**

VI
ER TIL
FOR
DEM



LANDMANDSBANKEN

BANDHOLM AFDELING - RØDBY AFDELING

RØDBY HAVN AFDELING

SAKSKØBING AFDELING

Hver eneste lørdag eftermiddag eller søndag morgen var der gult og grønt og blå på perronerne af gule spejdere, grønspætter, blåmejser og DUT'ere, og for alle børn fra storbyen var det stadig vejen ud til ferielandet, hvor man kunne lege røvere og soldater eller orienteringsløb. Selv om byen var vokset, og udsigten fra Emdrup var ødelagt af tømmerpladser og anden vederstyggelighed, så var der stadig åbent land helt ind til byen, først Lersøparken, så bakkerne op mod Emdrupborg, lidt rester af marker ved Emdrup, store grønne kornmarker mellem Vangede og Buddinge og så rent bondeland fra Hareskoven ud til Ryget. Men endnu i Farum var man dog klar over, at man kørte på en forstadsbane. Først uden for Farum var der hverken spor af hovedstad eller forstadsbane. Her tøffede man stadig adstadigt af sted fem-seks gange om dagen mellem de små landstationer og satte tomme grusvogne af ved sidesporene i Vassingerød og Lindholm, medens passagererne, der alle kendte hinanden, sludrede om, hvad der var sket af lokale begivenheder.

Var egnen et paradis for drenge, så var den ikke mindre et paradis for en jernbaneentusiast, men dem var der nu ikke mange af, ja, bortset fra undertegnede, vist slet ingen. Jeg har da i hvert fald aldrig mødt nogen, før jeg i 1954, da statsbanerne nedlagde strækningen fra Farum til Slangerup, mødte en lang ranglet person, en forvirret herre i pludderbukser og en mægtig men forholdsvis slank skikkelse, der alle styrtede rundt med et forældet fotografiapparat i hånden. (De er alle højt skattede medlemmer af vor forening i dag).

Men tilbage til »paradiset«. Der var *damptog* på KSB, der var en normalsporet grusbane fra Vassingerød op til kalkværket, en bane, der engang havde gået til Lillerød, og som ejede et af de ældre lokomotiver fra VLTJ, der var smalsporede strækninger i skovene fra Lynge overdrev til Allerød og Blovstrød, og der var spor af gamle banedæmnin-
ger og teglværksspor.

Med krigen blev det hele endnu mere idyl, end det havde været forinden. Byggeriet gik i stå, og diesellokomotiverne forsvandt, i hvert fald for en tid, medens alle mulige – og umulige – privatbane-lokomotiver begyndte at vise sig foran de propfulde tog, som endog villaejerne og direktørerne nu kunne finde vej til. Man stod tålmodigt om søndagen og så togene køre forbi med drenge på tage og puffer og trinbrædder og ventede på, at der jo nok alligevel kom et ekstratog bestående af, hvad man havde kunnet skrabe sammen af vogne.

Men med krigens afslutning var det også slut med den private bane. Vognene var uhjælpeligt forældede og lokomotiverne udslidte, og mere og mere statsbanemateriel begyndte at vise sig på strækningen. Først CR-vogne, så G-lokomotiver og til sidst O-lokomotiver, og endelig overtog staten den 1. april 1948 banen helt og lovede guld og grønne skove. Man fik da også veltjente MO-vogne og nye perroner på Farum station for Slangeruptogene, inden man den 15. maj 1954 nedlagde strækningen Farum-Slangerup og rev skinnerne op, og man nåede at sælge grundene nord for Farum, inden man begyndte at planlægge at forlænge banen igen, men alt det for en historie, der ikke skal fortælles om i dag. Der er vokset bycentre op langs hele banen, bortset fra de strækninger hvor den går gennem fredskov, som man jo kun kan røre ved, når man skal ødelægge den med motorveje eller skaffe parkeringsplads til de søndagsturister, der gerne vil have træer på den ene side, når de sidder ved vejen og nyder den forbifarende motorstrøm.

Den 20. april passeredes 60-års dagen for Slangerupbanen åbning, og der er – heldigvis – stadig noget tilbage fra den gamle gode tid. Man kan nemlig stadig ikke tage sig sammen til at gennemføre en fornuftig indføring af banen til byens centrum, og man er stadigvæk 39 minutter om at køre fra Farum til »Lygten« med de store MO-vogne. Det var man også i 1929, da man kørte med de gamle »Henschel«-lokomotiver fra 1909 og de to-akslede vogne. Men eksperterne lover, at der er store chancer for, at jeg kommer til at opleve at køre »elektrisk« gennem Hareskoven på banens 75-års dag. Håbet har jo samme farve som forårsskoven.



Statsbanernes Kino – »Den vide Verden« – på Københavns Hovedbanegård viser i sit program for ugen 16.–22. maj bl. a. SJ-filmen »Göteborgaren« – i Cinemascope. (NB: Det var filmen, vi blev »snydt« for ved filmsforevisningen i anledning af foreningens 5-års stiftelsesfest. Nu er chancen der – De bør ikke undlade at se en af verdens bedste jernbane-film!)

Daglige forestillinger: Hverdage kl. 14–22 – søn- og helligdage kl. 16–22.

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

Entreprenører og murermestre

Frederikkevej 7

Hellerup

Tlf. HE 9930*

GULDHORNET

1. kl.s restaurant

Aarhus

Telf. 20262

ERIK MADSEN

Købmand

Oceka kvalitetsvarer

Telf. Borris 2

BENT PETERSEN

Vognmand

Vognmandsvej 13

Nyborg

Telf. 863

NY DAG

EN GOD AVIS

DER STADIG BLIVER

BEDRE

Kølles Gård

Ny Strandvej 21 – Humlebæk

Telefon: (03) – 241 – 265

EBSSENS HOTEL

Vestergade 32 – Maribo

Telf. 1044 – 1045

H. C. HANSEN

Slagterforretning

Bredebro

Telf. 41343

**Aktieselskabet
RICHARD BECK**

Vestergade 18

Maribo

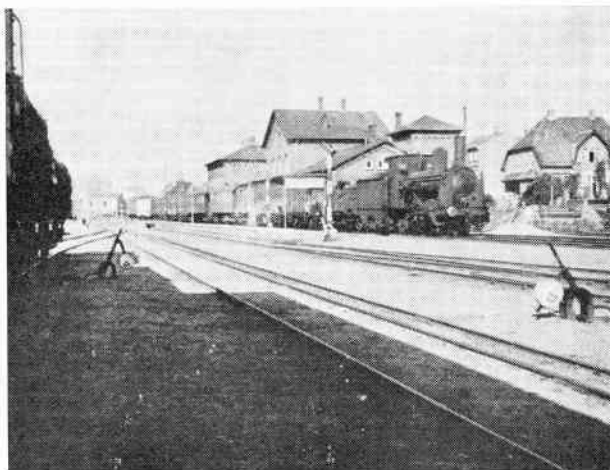
Af Assensbanens historie

Af Verner Erik Johansen

I slutningen af 1890'erne var de fleste hovedbaner i Danmark færdigbygget, og man begyndte ude i købstæderne og landdistrikterne at interessere sig for bygningen af sidebaner til betjening af egne, der ved oprettelsen af hovedlinierne ikke havde fået den jernbanemæssige betjening, de gerne ville have, og af den årsag blev Assensbanen født.

Loven om jernbaneanlæg på Fyn-Jylland, der stadfæstedes den 16. juni 1879, havde oprindeligt foreslået en jernbane fra Assens til Tommerup. Det støttedes af folketingsmanden for Assenskredsen, Jørgen Pedersen. Men ved 3. behandling i tinget ændredes linieføringen til Fåborg-Ringe til glæde for den radikale Michael Pedersen, valgt i Fåborgkredsen.

I Frede Bojsens politiske erindringer fortæller han på sin levende måde om politiske forviklinger vedrørende disse baneplaner.



Assens station med blandet-tog fremført af damploko litra J (ca. 1920).

I loven af 1881 bemyndigedes ministeriet til at anlægge en normalsporet bane fra Assens til Tommerup – eller et østligere sted på den fynske hovedbane. Tilskuddet fra kommunerne skulle indbetales i løbet af 15 år.

Efter lange og besværlige forhandlinger enedes man om at anlægge banen fra Assens over Glamsbjerg til Tommerup. Man kan sige, at det også var på tide, at der skete noget, trafikalt set.

Assens havde efter den fynske hovedbanes åbning mistet en hel del af sin betydning som handelsby, idet denne banes vestlige stationsbyer, Årup, Nørre Åby og Ejby, efter evne gjorde dybe indhug i byens nordlige opland. Og ikke alene dette, men med det samtidige tab af Sønderjylland faldt færgeriet bort og dermed også en naturlig plan om en stikbane til færgen. Vel blev Assens ved med at være købstad, men det stadigt svindende forretningsliv bragte byens betydelige avlsbrug i forgrunden, således at en gammel Assens-borger med rette i en opgivende tone kunne udbryde: »Assens er en brolagt landsby.«

Den 4. februar 1882 begyndte landinspektør Andersen, Odense, at udstikke banen, og man regnede med, at den kunne være bygget færdig i foråret 1884.

I Assens var man imidlertid meget uenige om, hvor banegården skulle ligge, idet byens handlende ønskede den anbragt øst for byen for at få kunderne denne vej ind, andre holdt på, at den skulle placeres ved havnen, og dette standpunkt sejrede ved enstemmig vedtagelse i byrådet.

Der måtte i den anledning eksproprieres dels nogle huse i Damgade og dels nogle huse vest for Torvet, idet der skulle gives plads for Østergades forbindelse med banegården.

Ved anlægsarbejdet, der efter licitation var overdraget til ingeniør Winckel, medvirkede mange svenske arbejdere og erfarne danske banebørster. Og på lønningsdage blev der ofte drukket store mængder øl og brændevin. Arbejdet gik efter datidens forhold hurtigt, navnlig med gennemgravninger af de store stejle bakker, hvorfra man hentede vældige mængder af jord til opfyldning af sump- og dalstrækninger.

Her gjorde særlig de svenske arbejdere god fyldest. Hvad de eventuelt manglede i teoretiske kundskaber opvejedes rigeligt af et eget praktisk tag på tingene. En af arbejdsformændene var således aldeles blottet for skrive- og regnekundskaber og klarede sig med at anbringe en lerkugle på et bræt for hver tipvogn, der passerede hans kontrolsted. Disse blev så talt op om aftenen. Et udmærket arrangement i tørvejr. Men en dag havde han simpelt hen mistet al kontrol med vognantallet, da ingeniøren spurgte ham. Han forklarede sig på denne måde:

»För tusan jäklar – det har regnat bort.«

De 5 landstationer, Knarreborg, Nørup, Glamsbjerg, Flemløse og Ebberup blev opført af tømrermester Hansen, Odense, for i alt 80.000 kr. Banegården i Assens blev bygget af arkitekt Monberg og tømrermester P. Møller, Odense, for 72.000 kr. 1. september 1883 blev der holdt rejsegilde på stationsbygningen i Assens, og begivenheden fejredes ved en fest på hotel »Phønix«, hvori der deltog 90 indbudte, deriblandt alle arbejdere med deres hustruer.

Den 10. december samme år blev den sidste skinne fastskruet i jernbanegennejskæringen ved Stejlebjerg. Denne symbolske handling foretoges af særligt indbudte Assensborgere.

Banens længde var 29 km, og anlægget kostede i alt 1.342.050 kr.

Da det blev kendt i Assens og omegn, at statsbanerne ikke agtede at arrangere nogen festlig indvielse af den nye bane, fik en i Assens nedsat komité udvirket, at banerne stillede et tog bestående af 10 personvogne og 2 små lokomotiver, litra N, til rådighed den 31. maj. Toget afgik fra Assens kl. 10.55 stuvende fuldt med glade festdeltagere, der undervejs blev underholdt med muntre melodier givet af et stort blæseorkester, der var placeret i en særlig vogn midt i togstammen.

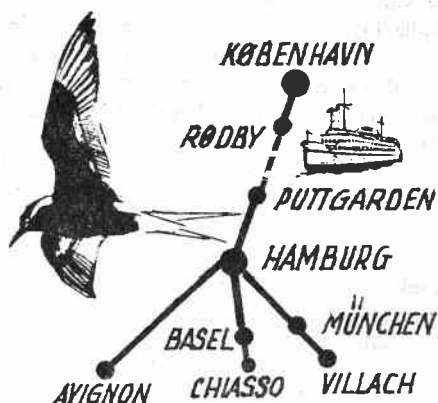
I Glamsbjerg var der en flot æresport, og der holdtes højstemte taler, i Flemløse nøjedes man med talerne, som dog ikke var mindre højtidelige – jo, det var en festdag for egne langs den nye bane – og man forstod dengang at feste for forholdsvis små penge.

Fra Tommerup returnerede toget til Assens, hvortil det ankom kl. 14.55, og dagen sluttede med en festmiddag på hotel »Prønix«, hvorunder højtidelige sange for kongen og fædrelandet først blev afsunget, inden man senere kunne gå over til mere gemytlige sange.

Dagen efter festen, den 1. juni, påbegyndtes den daglige drift, og starten blev overvældende – det var nemlig 1. pinse-

Bilferie?

**Jeg ta'r bilen med i toget!
Så vinder jeg to feriedage!**



Nye tog fra sommerkøreplanen 1966:

Hamburg – Freilassing (v. Salzburg)

Hamburg – Karlsruhe–Durlach

Sydpå? Jeg tager over Fugleflugslinien – den hurtigste vej til Kontinentet!

Nærmere oplysninger hos: Rejsebureauerne og

Deutsche Bundesbahn . Tlf. (01) 140144



En helt ny bil-idé. Moderne fast-back formgivning. Renault er en personvogn, der med nogle få greb kan forvandles til en stationscar. Kr. 26.745. ekskl. lev.

RENAULT 16

Diskonto & Laanebanken i Maribo

Byens og omegnens bank

Telf. Maribo 900

TATOL

v/ E. Hansen

Ølgod

Tlf. 315

BYLDERUP BOV OG OMEGNS BRUGSFORENING

Telf. 62115

ESBJERG BANK

Aktieselskab

STØT DANSK ARBEJDE

N. V.

HANS HØI

Manufakturforetning

Østergade – Rødekro

Telf. 62233

J. PETERSEN

H. C. Andersens Boulevard 25

Kbh. V – Tlf. 14 18 06

MASKINFABRIKKEN SIO A/S

Lumbyvej 52

Odense

Telf. 09 – 12 27 15

NORDISK KAMFABRIK AKTIESELSKAB

Vordingborg

Tlf. Vordingborg (03) 775 *655



Knarreborg station (1958).

Foto: P. Thomassen.

dag, og alt hvad der var til rådighed af vogne og lokomotiver måtte tages i brug.

Køreplanen indeholdt i øvrigt kun 3 togpar dagligt, men det varede ikke længe, inden en tiltrængt udvidelse skete, da man fra den 1. oktober kom op på 4 togpar om dagen.

Der var altså god brug for den nye jernbane.

Også i Sønderjylland havde den nye fynske bane interesse.

Flere slesvigske dagblade skrev i maj måned 1884 om oprettelse af en jernbanefærgeforbindelse fra Assens til den sønderjyske kyst. For en færgerute Haderslev-Assens lagde jernbanedirektør Brahn, Flensborg, sig voldsomt i selen, medens borgmesteren i Åbenrå søgte at få en forbindelse til sin by: »Sidstnævnte linie betegnes som den korteste jernbanevej mellem København og Hamborg, og det antages, at den vil bringe den største del af jernbanetrafikken til sig.«

»Det forlyder, at dampskibsselskabet Flensborg-Egernsund vil indlede sejladsen med en damper fra den 9. juni med en forbindelse 2 gange ugentligt mellem Åbenrå-Sønderborg og Assens,« skrev Berlingske Tidende.

Såvel af gods som personer var der meget at køre med for banen, men godsmængden faldt betydeligt, da sukkerfabrikken i Assens fik bygget sine egne smalsporede roebaner. Men Assensbanen gjorde fortsat god nytte, selv om det ofte kneb for de små lokomotiver, og togforsinkelser var en daglige foreteelse.

Statsbanerne måtte indsætte kraftigere lokomotiver, og skinnelægget måtte efterhånden fornyes, hvilket skete i årene 1921-24, hvor brugte skinner fra strækningen Herning-Holstebro blev benyttet. Derefter skete der ikke mere med banens overbygning i mange år, når man ser bort fra enkelte sporfornyelser hist og her på strækningen, og det var fortsat kun banernes mindste damplokomotiver og senere motorvogne, der kunne benyttes på Assensbanen.

Efterhånden som person- og lastbilparken hos de private voksede, blev banen udsat for en hård konkurrence. Omvejen over Tommerup var også uheldig, og togskiftet i Tommerup er aldrig blevet populært, ligesom tilslutningsforholdene til hurtigtogene på den fynske hovedbane ikke har været tilfredsstillende.

I begyndelsen af trediverne overgik banen til delvis motor-drift, hvilket i og for sig ikke var nogen forbedring for de rejsende, da maksimalhastigheden på strækningen i en lang årrække var fastsat til 40 km/t på grund af sporets dårlige tilstand.

Allerede i begyndelsen af trediverne gav det økonomiske resultat af driften på Assensbanen anledning til overvejelser om nødvendigheden i en nedlægning af banen. Det skete jo som bekendt ikke, og da den anden verdenskrig udbrød med den følgende besættelse af landet, var alle vist glade for, at banen fortsat eksisterede.

Men efter krigen har udviklingen været den samme som ved de fleste af landets øvrige jernbaner – en gradvis tilbagegang.

I dag er Assensbanen sporforstærket over næsten hele strækningen. Overbygningen er nu statsbanernes overbygning V og IV, største tilladte akseltryk er 20 t (Ebberup-Assens dog kun 16 t), metervægten er 6,4 t, og største tilladte hastighed er 75 km/t.

Efter krigen forsvandt de gamle G-, J- og A-lokomotiver og de små motorvogne. Banens godstog blev herefter i flere år fremført af D- eller DF-damplokomotiver – sidstnævnte efter overtagelsen af de sydfynske baner – og persontogene af MP-vogne. I de allerseneste år er persontogene fremført af MO-vogne og godstogene af MT-lokomotiver.

Assensbanens trafik går i hovedsagen til og fra Odense, hvorfra de fleste af banens tog i en årrække er udgået fra henholdsvis været gennemført til. Også på denne bane, som har en forholdsvis stor trafik med vognladningsgods, har persontrafikken svigtet i stigende grad, for et par år siden så statsbanerne sig derfor tvunget til at erstatte de tidlige og sene tog med rutebiler, hvorved det blev muligt at nedskære udgifter til stationsbetjening, idet stationerne kun har været betjent i den normale forretningsstid.

Trods disse og andre gennemførte rationaliseringsbestræbelser har banens persontrafik stadig været underskudsgivende.



Assens station (1958).

Foto: P. Thomassen.

Onsdag den 24. november 1965 fremsatte ministeren for offentlige arbejder i Folketinget forslag om lov om nedlæggelse af persontrafikken på banerne fra Hobro til Løgstør og fra Tommerup til Assens.

Ministeren sagde bl. a.: »Banen fra Tommerup til Assens har i de senere år lidt under en væsentlig afvandring af persontrafikken, men denne bane har en relativ stor trafik med vognladningsgods, hvorfor banen foreslås opretholdt indtil videre som godsbane. Det kan i den forbindelse oplyses, at sporets vedligeholdelsestilstand er sådan, at hovedstandsætelse næppe vil være påkrævet i hvert fald inden for de første 10 år.

SLAGTERIUDSALGET

Nygade 20 – Ølgod
Telf. 176

SV. AA. LAURSEN

El installatør
Silkeborgvej 230
Telf. 57727

GYLLING EFTERSKOLE

Gylling
Telf. 64

C. ANDERSEN

Cykler
Strandbygade 17
Telf. 21703

SV. AA. JØRGENSEN

Bageri
Vestergade 17
OKSBØL
Telf. 52

ELLEN NIELSEN

Blomster og kranse
Ejstrupholm
Telf. 158

Hovedbanegårdens**Aviskiosk og Boghandel****L. JEPSEN**

Blikkenslager
Bredebro
Telf. 41347

AABYHØJ EL MONTERING

Telf. 58622

JACO

Supermarked
Silkeborg
Telf. 55255

**DANSK ANDELS
ØRREDEKSPORT**

Brande
Telf. 562

**AARHUSEGNENS
HUSHOLDNINGSSKOLE**

v/ Anna Hansen
Telf. 78446

Kores
CARBONPAPIR
-det står helt klart



Stykgodsbefordringen til og fra banens landstationer afvikles allerede nu med statsbanernes lastbilruter.

Sv. Horn (Socialdemokratiet) kunne på sin gruppes vegne anbefale det foreliggende lovforslag, hvilket i det store og hele også var det fremherskende synspunkt hos andre ordførere.

Kun folketingsmand Carl Nielsen (Socialdemokratiet), der er valgt i Assenskredsen, slog et slag for banen, idet han bl. a. udtalte: »Den svigtende personbefordring er vel ikke stærkere her end andre lignende steder. Der er visse goder i et tog, som ikke findes og ikke kan være i biler. Jeg tænker bl. a. på toiletter, som mange rejsende har brug for, f. eks. folk med børn, vore ældre medborgere, ja alle.«

Som ventet blev lovforslaget vedtaget, og persontogstrafikken vil ophøre på Assensbanen ved sommerkøreplanens ikrafttræden.

En opgørelse på grundlag af pris- og lønniveauet pr. 1. april 1965 og takstniveauet pr. 1. maj 1965 viser, at den

foreslåede indskrænkning af den 29 km lange strækning Tommerup-Assens til godsbane vil bevirke en årlig besparelse på ca. 800.000 kr., idet gennemførelsen vil nedbringe statsbanernes driftsudgifter med ca. 1,4 mill. kr., men på den anden side må den antages at ville medføre en indtægtsnedgang på ca. 0,6 mill. kr. årligt.

Personbefordringen forudsættes fremtidig afviklet med rutebiler (hovedsageligt statsbanernes), som kører til og fra Odense, hvorfor det ved rimelige udvidelser og omlægninger af de nuværende rutebillinier er muligt at give såvel Assens købstad som stationsbyerne en fuldt tilfredsstillende personbefordring, samtidig med at rutebildriften må antages økonomisk at kunne hvile i sig selv.

Assensbanen løber gennem et smukt landskab, som det vel nok er værd at ofre nogle timer på.

Har De ikke prøvet turen, så har De chancen nu – som det vil fremgå andetsteds i tidsskriftet.

Kommende møder og udflugter

Torsdag den 19. maj (Kristi Himmelfartsdag). Udflugt på Assensbanen med sær- og arbejdstog fremført af damplokomotiv litra R.

Planen for udflugten er: Odense afg. kl. 10.55 – til Assens ank. kl. 12.02. Efter frokostpause returneres til Tommerup som arbejdstog – med adskillige fotostop. Assens afg. kl. 15.16 – Tommerup ank. kl. 16.37. Derefter non-stop-kørsel til Fredericia – Tommerup afg. kl. 16.39 – Fredericia ank. kl. 17.20.

Særtogsanmeldelse vil blive udleveret.

Oprangering (fra Odense/Assens): Damploko litra R – ECO – CP – CP.

For deltagere fra stationer øst for Storebælt sker rejsen til Odense og fra Fredericia i følgende plan: Særtog 8311 (MO – B) (København H.–Korsør) fra København H. afg. kl. 7.12 – Roskilde afg. kl. 7.35. Mellem Korsør og Odense benyttes færge 11 (Korsør afg. kl. 8.33) og tog 21. Retur fra Fredericia kl. 17.44 (tog 1068) – Odense ank. kl. 18.26 – Korsør ank. kl. 20.10 – København H. ank. kl. 21.31. (Deltagere fra bl. a. Roskilde benytter tog 1076 (Korsør afg. kl. 20.21 – Roskilde ank. kl. 21.23).

Pris for deltagelse er:

Fra København	kr. 55,-
Fra Roskilde	kr. 50,-
Fra Korsør	kr. 35,-
Fra Odense (til Assens og Fredericia og retur til Odense)	kr. 25,-
Fra Odense til Fredericia (kun særtoget)	kr. 20,-

Fripas er ikke gyldige til sær- og arbejdstog.

Tilmeldelse sker ved snarest – og senest den 12. maj – at indsætte ovennævnte beløb på *postgiro-konto 6 73 94*, adresseret: *P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup*. – Postkviteringen, der skal medbringes, ombyttes ved perronnedgangen på København H. (deltagere fra København) eller i toget (deltagere fra øvrige stationer).

Ønskes deltagelse i fællesspisning (»koldt bord« ca. kr. 15,-) i Assens, mærkes bagsiden af postgirotalonen med et »M«.

Bestyrelsen kan varmt anbefale medlemmerne deltagelse i denne udflugt – der endnu engang er en »sidste chance«-tur. Strækningen nedlægges som bekendt den 22. maj for så vidt angår persontrafikken, og »klokken falder snart i slag« for R-maskinen. »Vor maskine«, der er den eneste driftsklare, er ved stor imødekommenhed fra 2. distrikts side hentet ned fra Struer, og der er for vor skyld givet særlig dispensation for kørsel med maskinen på Assensbanen (strækningen Ebberup-Assens). R-maskinen er vel nok en lidt usædvanlig maskine som trækraft for et tog på banen, men den var den eneste »dampmulighed«, og til gengæld gives der her mulighed for gode strækningsfotos.

NB. De skulle invitere Deres kone eller forlovede med – også hun vil have glæde af et besøg i den smukke by ved Lillebælt (3 timers ophold)!

Søndag den 19. juni. Udflugt til Lolland – med direkte »lyntog« København-Maribo kørt af ét af *Lollandsbanens 3-vogns Y-tog*.

Planen for udflugten er: København H. afg. kl. 8.50 – Roskilde afg. kl. 9.15 (videre over Køge) – Næstved afg. kl. 10.05 – Nykøbing Fl. afg. kl. 11.00 – Maribo ank. kl. 11.22.

Særtogsanmeldelse vil blive udleveret.

Opholdet i Maribo kan benyttes til kørsel med »Museumstoget« (fri befording ved forevisning af

Modelbaner

Str. HO, TT og N.
Carrera Minirace

HOBBY HJØRNET

Fredensgade 11
København N.
Tlf. (01) 35 37 36

– EN HILSEN FRA

Nykøbing F
Bymejeri

HORSENS BANK

Aktieselskab
Søndergade 18–20
Telf. 21200

SØNDERBORG BRUGSFØRENING

Algade – Telf. 24373
Toften – Telf. 24932
Torvet – Telf. 21178

VIBY BRUGSFØRENING

Kongevej 18 – Viby – Tlf. 40700
Østeralle 30 – Viby – Tlf. 41670
Rosenvangsalle – Aarhus – Tlf. 40523

**AKTIESELSKABET
FÆLLESBAGERIET**

Grenå – Tlf. 21331

A/S KOLDING LAANE OG DISKONTOKASSE

Lunderskov filial
Telf. 97
Åben 9.30–12 og 14–16
Fredag 17.30–19

**ARBEJDER SPARE OG
LAANEKASSEN**

for
Aarhus og omegn

RINGSTED BATTERICENTRAL

v. K. Hansen
Batterier til alle formål
Loddestation og reparationsværksted
samt nye akkumulatorer

L. M. A. F.

Brændselsolie – Cinders – Koks
Nakskov
Telf. 1801

WIGGO KONGSTAD A/S

H. E. Bluhmesvej – Ny Havn
Esbjerg
Telf. 26577

A. HANSEN OG SØN

Glarimester
Dansk glasmaleri
Udfører arbejder for D. S. B.
Valby Laggade 30
Telf. Valby 1 og 353

KNUD ØSTERGAARD

Element og betonvarefabrik
Norgesvej – Skive
Telf. 921

**DANSK LANDBRUGS ANDELS
MASKININDKØB**

Havetraktorer – Trillebører
Foderanlæg – Renseanlæg
Horsens
Telf. 24622 – 22101

gyldigt medlemskort) – eller i øvrigt efter ønske. (Der arrangeres ingen fællesspisning). Det må dog bemærkes, at visse planer foreligger for en særtogstur Maribo–Rødby Havn og retur med damploko LJ nr. 19 som trækraft. Der vil blive meddelt nærmere om dette arrangement på udrejsen. (Betaling vil da i givet fald – om deltagelse ønskes – blive opkrævet under rejsen).

I Maribo forevises betjeningspulten m. v. for fjernstyringsanlægget Nykøbing F.–Nakskov, der påregnes ibrugtaget primo juni.

Afrejse mod København sker med særtog (Y-tog) – Maribo afg. kl. 17.35 (og der gøres ophold i Saks-købing) – Nykøbing Fl. ank. kl. 18.11. Fra Nykøbing Fl. returneres med tog 1168 – Nykøbing Fl. afg. kl. 18.26 – Næstved ank. kl. 19.08 – Roskilde ank. kl. 19.53 – København H. ank. kl. 20.20.

Pris for deltagelse er:

Fra København kr. 38,-
 Fra Roskilde kr. 34,-
 Fra Næstved kr. 21,-

Fripas er ikke gyldige.

Tilmeldelse sker ved – *senest den 13. juni* – at indsætte ovennævnte beløb på *postgirokonto 6 73 94*, adresseret: *P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup*. – Postkvitteringen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet ved perronnedgangen på

København H. (deltagere fra København) eller i toget (deltagere fra øvrige stationer).

Vel mødt den 19. juni til »lyntogskørsel« med et moderne privatbane Y-tog – der for første gang »anløber« København H. – og som for første gang fremføres med 100 km/t på dansk strækning.

Næste udflugt finder sted medio september – dog arrangerer »Nordjyske afdeling« sandsynligvis udflugt i slutningen af august (herom nærmere i næste nummer af tidsskriftet). Næste mødeaften afholdes ultimo september.



SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN (STOCKHOLM)

Lørdag den 4. juni. Udflugt med særtog (fremført af damplokomotiv) på strækningen Ludvika–Eskilstuna tilhørende »Trafikaktiebolaget Grängesberg–Oxelösunds Järnvägar«.

Særtøget oprangeres af TGOJ træ-bogiepersonvogne med åbne endeperroner, og trækraften er en af TGOJ's tre turbine-damplokomotiver nr. 71–73, bygget af NOHAB 1929–36.

Afgangen fra Ludvika finder sted kl. ca. 12.30 med ankomst til Eskilstuna kl. ca. 18.30. (Afrejse fra København fredag aften – retur i København søndag morgen).

Program kan rekvireres ved tilsendelse af brev – vedlagt 50 øres frimærke – til: *Erik B. Jonsen, Esthersvej 19 B, Hellerup*. (Programmet vil foreligge medio maj – tilmeldelse skal være SJK's Resetjänst i hænde senest den 28. maj).

Vingehjulet

Danske Statsbaners blad

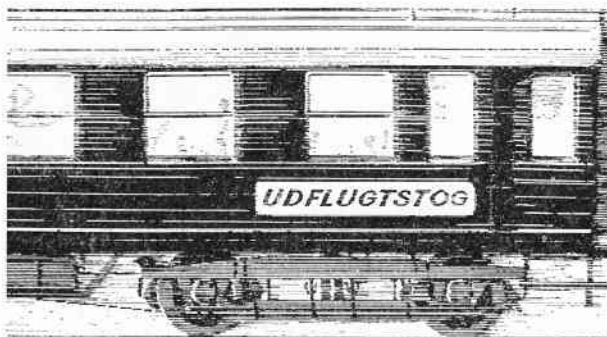
Vingehjulet – Statsbanernes blad – udsendes normalt den 10. og den 25. i hver måned. (I juni dog kun den 10. og i juli kun den 25.)

Vingehjulet bringer hver gang artikler, der må have interesse for enhver jernbaneinteresseret – eksempelvis kan nævnes den årlige status fra baneafdelingen og maskinafdelingen.

Abonnement – der kun kan tegnes for et kalenderår (en årgang) – bestilles ved indsættelse af kr. 10,- (indenlandsk abonnementspris) på postgirokonto 12 74, adresseret: Statsbanernes regnskabsvæsen, revisionen, Sølvgade 40, København K. (Talon til modtageren mærkes »Vingehjulet«).

Ved tegning af abonnement midt i kalenderåret sendes de allerede udkomne numre i det omfang restoplag forefindes – p.t. er nr. 1/66 og 3/66 udgået.

Med udflugtstog til „Museumstog“



Søndagene den 29. maj og 5. juni (1. pinsedag) arrangerer 1. distrikt (udflugtsrejser) 1-dags ture fra København til Maribo, hvori kørsel med foreningens »Museumstog« indgår. Der er fremstillet et særligt brochureblad, der medfølger tidsskriftet som bilag.

De kan gavne »Museumstog«s økonomi ved at skaffe mange rejsende – fortæl om turene til venner og bekendte og til arbejdskolleger – og prøv at få lov at ophænge brochurebladet på frokoststuens opslagstavle.

KARL PETERSEN
Gas- og vandmester
Marstrandsgade 7
Aarhus
Telf. 28550

A/S KAJ NECKELMANN

Silkeborg
Telf. 3333

MARIBO AUTOOPRETNING
v/ Kjeld Pedersen

Telf. 885 – 925

J. C. LAUSTSEN
Aut. el installatør
Tinglev
Telf. 44812

CHR. BUCH
Møbelhandel
Bylderup Bov
Telf. 62221

HELWEG MIKKELSEN & CO.
Fabrik for elektriske
måleinstrumenter
Øster Farimagsgade 28
Telf. TRia 7000

VERNER ØSTERBAARD'S EFTF.
Frimærkehandel
Skolegade 24 – Aarhus
Telf. 27602

LANDBOERNES MØBELMAGASIN

Vestergade 4
Viborg
Telf. 1904 – 2088

FYNS EMBALLAGE

Lunde
Telf. 180

AUTO OG ESSOSERVICE
Station Nemtoftevej 2
Ryomgaard
Telf. 145

HATTING BRUGSFORENING

Telf. 6

HAMMEL AUTOOPRETNING

Nørregade 17
Hammel
Telf. 495

J. MUUSMANN LASSEN
Optiker
Tinglev
Telf. 44144

AUSTIN
Nyhavnsgade
Esbjerg
Telf. 25200

BEKLÆDNINGSMAGASINET
H. P. Olsen
Østergade 14 – Maribo
Telf. 102

CHR. DYNESSEN
Bagermester

Tlf. Borris 67

Arrangementet er i øvrigt omtalt i statsbanernes hæfte over individuelle rejser »— — rejser på egen hånd«, som fås på alle statsbanestationer og i rejsebureauerne.

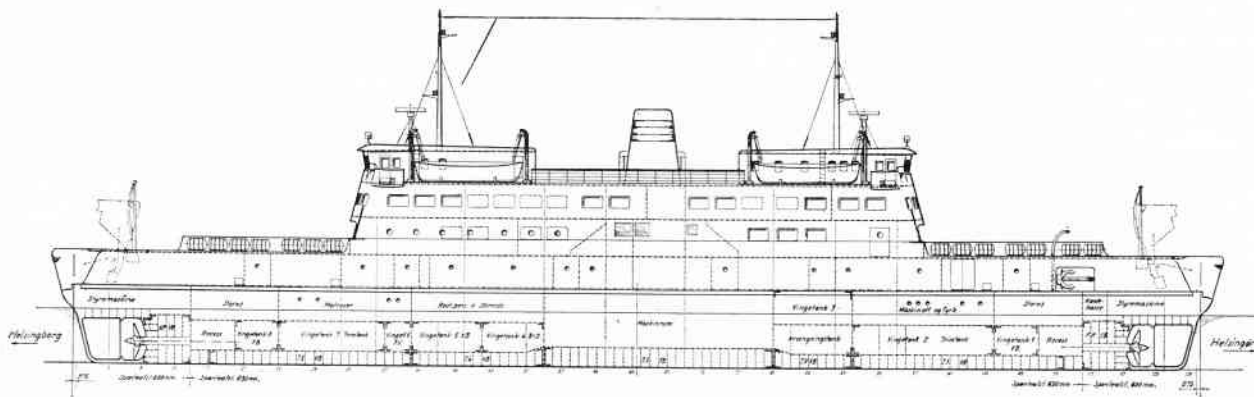
★

Danske Statsbaner råder nu over fem moderne »udflugts-vogne« og står således vel rustet til den kommende forenings- og firmaudflugts-sæson.

I denne tid lægges der planer for forårets og sommerens udflugter i foreninger og firmaer landet over — De skulle foreslå, at udflugten i år sker med »det festlige dansetog« — så er udflugtens succes sikret.

Rejsebureauerne og stationerne giver med glæde nærmere oplysninger — der kan også ske henvendelse direkte til »udflugtsrejseafdelingerne« — i 1. distrikt: Tlf. (01) 14 04 00 — lokal 558 — i 2. distrikt: Tlf. (061) 2 77 77 — lokal 270.

Ny færge til H-H overfarten



På »Aarhus Flydedok og Maskinkompagni A/S« påbegyndes snart bygning — med byggenummer 129 — af en ny færge (den 7'ende) til Helsingør-Hälsingborg overfarten.

Til H-H overfarten er sidst anskaffet færgen »Hälsingborg«, som blev indsat i 1960. Siden anskaffelsen af denne færge er der sket en væsentlig forøgelse af trafikken på denne nordlige Øresunds-rute. I finansåret 1964-65 udførtes på overfarten 22.301,5 dobbeltture og der overførtes 78.471 person-, post- og rejsegodsvognsaksler og 301.061 godsvognsaksler. Et fælles svensk-dansk jernbaneudvalg undersøgte trafikken over Øresund og opstillede prognoser for den fremtidige udvikling af jernbanetrafikken der. Udvalget kom til det resultat, at det ville være nødvendigt at forøge kapaciteten i 1966-67, og på grundlag heraf søgte Danske Statsbaner bevilling til en ny færge til indsættelse i trafikken i begyndelsen af 1967.

Færgen får et noget afvigende udseende sammenlignet med de hidtidige færger på overfarten. Al passageropretning anbringes over vogndækket — som tilfældet er med LB-færgerne — idet der her indrettes salondæk med hall (med diverse kiosker), cafeteria (med 148 pladser) og rygesalon (med 56 pladser) — og øverst på brodækket indrettes »soldæk«. Færgen vil ved spidsbelastning kunne befordre ca. 800 rejsende — og har i øvrigt plads til ca. 60 biler. Den effektive sporlængde bliver 80,40 m (en forlængelse på ca. 4 m sammenlignet med sporlængden på »Hälsingborg« og »Helsingør«). Færgen bliver udstyret med to »skorstene« — anbragt på samme måde som på de to »gamle« Storebæltsfærger »Korsør« og »Nyborg«. Hovedmaskineriet bliver diesel-elektrisk. (Bemærk i øvrigt på tegningen — som bringes ved en imødekommenhed fra »Søfartsvæsenet« — at færgen får oplukkelige »stævne«).

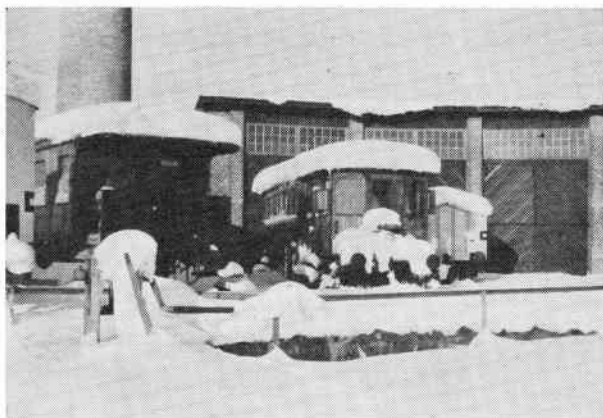
Foruden at forøge kapaciteten vil den nye færge frigive en af de mindre færger i ca. 2 måneder af året til afløsning

af færgerne »Fynshavn« og »Morsø« på hhv. Fåborg (Bøjden) — Mommark (Fynshavn) og Glyngøre-Nykøbing Mors overfarterne under disse færgers årlige eftersyn.

Med denne udvidelse af beredskabet på Helsingør-Hälsingborg overfarten påregner man at kunne klare stigningen i trafikken indtil 1973.

Færgens navn ? — ja, er det bestemt, kendes det kun af en »inderkreds« i generaldirektoratet — kan man gætte på »Kronborg«? — det navn, der i dag bæres af overfartens eneste »rene« automobilfærge — der også er kendt — bedre endda — under navnet »Klods Hans«.

e. b. j.



»I sne står vogn og hjul i skjul« — eller stod, for nu er det forår — og vi skal have mandskab til Maribo for klargøring inden sæsonstarten.

Foto: Ole Jensen.

**HADSUNDVEJENS
BLOMSTERGARTNERI**

Hadsundvej 75 – Randers
Tlf. 25141

M. P. BRANDERUP

Købmand
Søndergade – Rødekro
Telf. 62265

A. K. TOFTGAARD JENSEN

Parfumerie
Elisabeth Arden forhandler
Vestergade 16 – Varde
Telf. 20069

TØNDER KIOSK

K. Rasmussen
Storegade 21
Tlf. 21204

G. MEULENGRACHT-JENSEN

Eversvej 11 – Frederiksberg

SIG DET MED BLOMSTER

Flora – Saxkøbing

PEDER LYNGS

Bageri og konditori
Sønderlandsgade 25
Holstebro
Tlf. 20592

STATSANSTALTEN FOR LIVSFORSIKRING

Oprettet og garanteret af den danske stat

Repr. ved Svend Hecquet
Gedevasevej 9 – Farum – Telefon: 95 03 52

ODA JENSEN

Manufaktur
Søndergade 13
Saxkøbing
Telf. 89 44 33

CYCLECOMPAGNIET A/S

Adelgade 22 . Skive
Telf. 294

BILLIGHEDEN

Vestergade 31 – Randers
Frugt og grønt
Telf. 21174

BAGERIET SILECIA

Nørregade 4 – Hjørring
Telf. 690

H. B. RENSERIET

Vestergade 18 – Saxkøbing
Telf. 89 41 66

HANS PETERSEN

Indeh. Fr. Petersen
Østergade 64
Tønder – Telf. 21339
Alt i kød – Flæsk – Pålægsvarer

JERNBANERESTAURANTEN

Frederiksværk station
Frisklavet kaffe – Varme pølser
Smørrebrød – Sodavand
Telf. 791

JASON LÆDERVARER

Kongensgade 98
Esbjerg
Telf. 23534

MANDFOLK HANDLER I

TOFT HERREMAGASIN

Storegade 35 – Varde
Telf. 20875

JERNBANEHOTELLET

Jernbanegade 20 – Maribo
Telf. 287

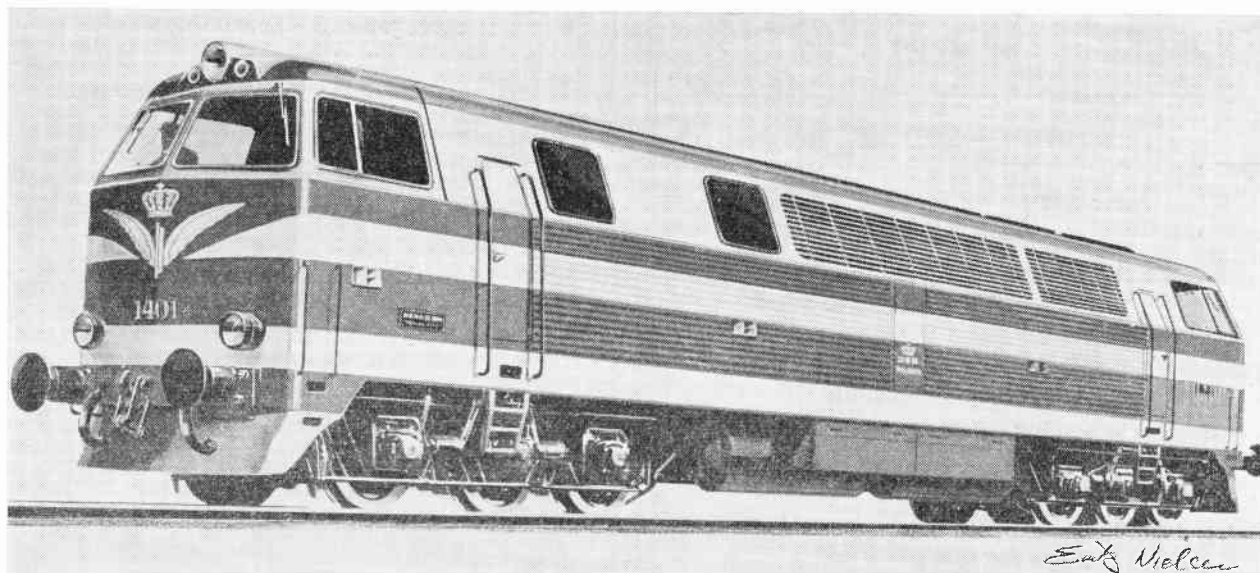
B. P. SERVICESTATION

Københavnsvej 11 – Vordingborg
v/ Willy Andersen
Telf. 1923
Benzin – Olie – Vask – Smøring

KØBMAND SVENDSEN

Toftegade 27
Kolding
Telf. 832

Jernbanenyt - kort fortalt



Tegning: DSB/»Vingehjulet«.

DSB

Der er afgivet ordre på 10 stk. dieselelektriske lokomotiver, litra MZ nr. 1401-1410.

Maskinchef E. Risbjerg Thomsen har udsendt følgende pressemeddelelse:

»DSB har hos Nydqvist & Holm A/B, Trollhättan, Sverige, bestilt 10 dieselelektriske lokomotiver af ny type, med 3300 hk motor og maksimalhastighed 143 km/t.

Indkøbet af de 10 lokomotiver er en fortsættelse af den modernisering af DSB's drift, der tog sin begyndelse i 1954, da de første MY-lokomotiver blev sat i drift og indledningen af den sidste fase af den fuldstændige overgang fra damp til dieseltrækraft også i spidsbelastningsperioderne.

Den tekniske udvikling har nu medført, at leverandøren i kraft af de i USA opnåede erfaringer har kunnet tilbyde en ny lokomotivtype med en ny dieselmotor af General Motors seneste fabrikat og med nye typer elektrisk udstyr. At det drejer sig om et væsentligt teknisk fremskridt, der vil kunne få meget stor betydning for DSB's fremtidige drift, ses blandt andet deraf, at MZ-lokomotivet med en vægt på 120 tons vil få en motoreffekt på 3300 hk, hvilket må sammenlignes med, at de sidst leverede MY-lokomotiver med en vægt på 103 tons har en effekt på 1950 hk.

Det vil allerede ved lokomotivernes idriftsættelse være muligt at fremskynde adskillige eksprestogsforbindelser væsentligt. Når en Storebæltsbro til sin tid bliver en realitet, vil det med den nye lokomotivtype og de hidtil påregnede stigninger være muligt at forcere broen med store tog uden brug af skydelokomotiver. Endvidere vil et 300 tons eksprestog med 4 à 500 rejsende da kunne køre fra København til Århus på 2½ time, når banen er udbygget til 140 km/t overalt. Ved omgearing af lokomotiverne og anvendelse af endnu højere hastighed, vil rejsetiden kunne nedbringes yderligere. Tilsvarende nedsættelser af rejsetiderne vil naturligvis også gøre sig gældende for alle andre rejser over større afstande, og det vil således til den tid næppe være tidsfaktoren, men alene blive spørgsmål om sikkerhed, bekvemmelighed, præcision

uanset vejrforholdene, bagagemængde og pris, der vil afgøre, om man vil foretrække jernbanen eller andre transportmidler til rejser over den største del af landet.

Det første lokomotiv af den nye serie leveres i foråret 1967. Derefter fremkommer en pause i leveringen, idet der agtes opnået driftserfaringer med dette lokomotiv, inden leveringen af de øvrige 9 lokomotiver påbegyndes ca. 1 år senere.

Nydqvist & Holm Aktiebolag udfører det første lokomotiv med undtagelse af bogierne, der leveres af A/S Frichs, Århus, og til dette lokomotiv anvendes originale dele fra USA i størst mulig udstrækning. For de øvrige 9 lokomotivers vedkommende deltager A/S Frichs i leverancen med fremstilling af bogier, lokomotivoverbygning m.v., medens Thrig-Titan A/S, Odense, leverer de elektriske maskiner, såsom banemotorer og hovedgeneratorer m.v., udført på licens fra General Motors. Ordren fordeler sig for de sidstnævnte lokomotivers vedkommende med ca. 39 pct. af prisen til de danske firmaer og resten omtrent ligeligt fordelt mellem det svenske og det amerikanske firma.

Danske Statsbaner bliver den første bane uden for Nordamerika, der tager denne nye kraftige lokomotivtype i brug, og de resultater, der opnås med den nye type, vil blive fulgt med opmærksomhed, også i udlandet.

»A/S Frichs« fortsætter leveringen af dieselhydrauliske traktorer. Siden sidste opgørelse (tidsskriftets nr. 2/66) er leveret 5 stk. nr. 252-256, der alle er tilgået driften i 2. distrikt.

Fra »Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G.« (MAN) i Augsburg (og underleverandører) er resten (2. serie) af det i 1964 bestilte lyntogsmateriel af »TEE-typen« leveret. De to første halv-tog ankom i december (se tidsskriftets nr. 10/65), de øvrige 15 køretøjer leveredes via Puttgarden-Rødby den 24. februar og den 25. marts: 4 motorvogne, litra MA nr. 466 og 468-470, 3 styrevogne, litra

BAGERMESTER NIELSEN

Boensgade 8 – Frederikshavn
Telf. 20923

AUTOLAK – SÆBYVEJ 46

Frederikshavn
Telf. 23035

SVEND KIRCHHEINER

Højspændingsinstallatør
Vestergade 7 – Tønder
Telf. (047) 22045

**BESØG DEN PERMANENTE
BOLIGMESSE**

v/ Holger Alexandersen
hj. af Teglværksgade og
Ejnersgade – Telf. 27052 – 28716

BUNDGAARD TEXTIL

Damekonfektion – Kjoler
Trikotage – Babyudstyr
Standbygade 4 – Esbjerg
Telf. 20695

VESTERBYENS FARVEHANDEL

Strandbygade 56
Esbjerg – Telf. 21982
FARVER – LAKKER – TAPETER

KØR GODT KØR BILLIGT

kør med UNO-X benzin
Ringstedvej 35 – Holbæk
Autodæk – Autotilbehør
Telf. 3570

ANTON HANSENS EFTF.

Ford depot
Algade 47 – Nykøbing S.
Udfører arbejder for O-H-J
Telf. Nykøbing S. 250

HOTEL EBELTOFT

Stedet hvor man spiser godt
og billigt
Lis Pedersen – Ebeltoft
Telf. 41090

Vi anbefaler

THOMSSENS HOTEL GARNI

Tilesgade 53 – Nakskov
Telf. 400

BRAMMINGE BOGHANDEL

Bent Schack
Storegade 13 – Bramminge
Telf. 73061

TØNDER ANDELS-SLAGTERI

Udsalget, Vestergade 72
Tønder
Telf. 21730

JENSENS BAGERI

Laurits Jensen
Bramminge – Telf. 73178

PENSIONATET

v/ fru S. Eriksen
Løvegade 10
Telf. 52 28 36

SMEDE OG MASKINVÆRKSTED

E. Bertelsen
Roskildevej 8 – Telf. Frederikssund 348
Alt smede- og maskinarbejde
udføres

ALLE TIDERS HYGGELIGE WEEK-END

40,00 kr. pro persona (alt incl.)
Højskolehotellet
Jernbanegade 7 – Frederikshavn
Telf. 084 – 20407 – 22255

JØRGEN IPLAND

Isenkram
Slotsgade 7 – Gråsten
Telf. 51660

FA. NIELS LANGE

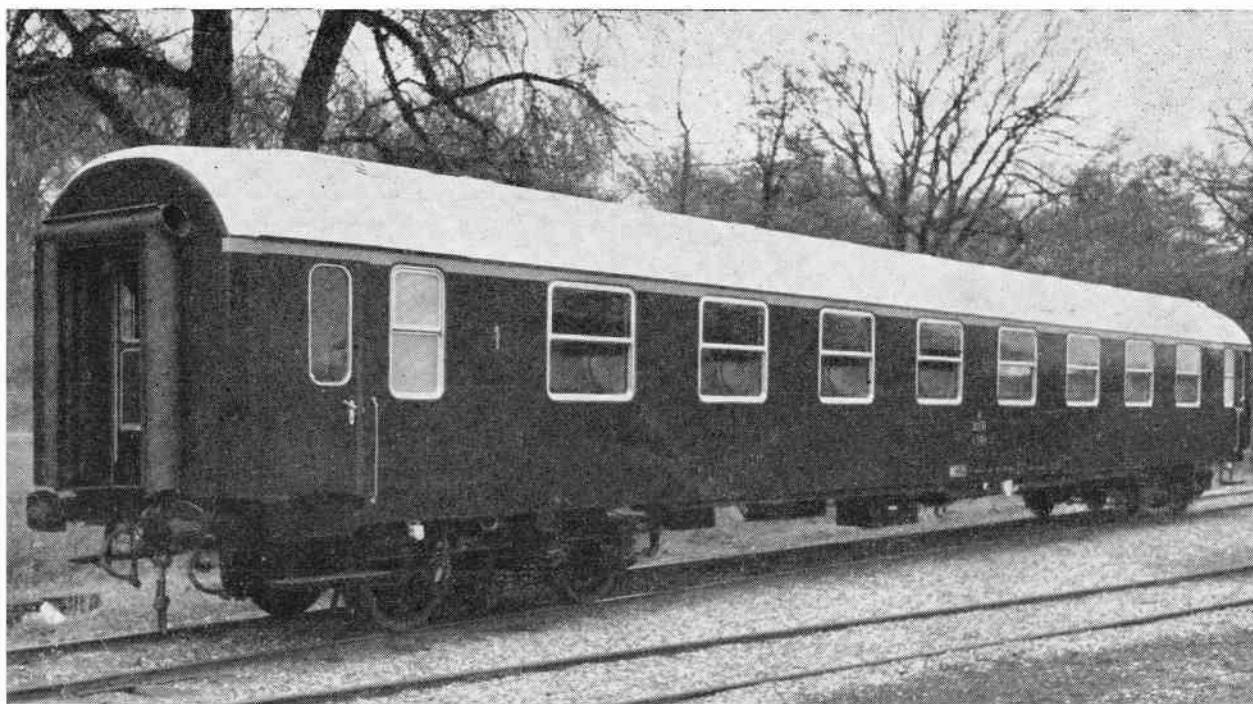
Skotøj
Møllergade 51 – Svendborg
Telf. 21 27 32

BRODERIBODEN

v/ Lilly Hansen
Vestergade 11
Saxkøbing
Telf. 89 41 55

A. PETERSEN

Slagteri – Pølsemageri
Rødekro
Telf. 62256



1. classes personvogn (standardtype) litra A nr. 100.

Foto: Vognfabrikken Scandia A/S

BS 486, 488 og 489, 3 personvogne (1. klasse), litra AM 506, 508 og 509, 3 personvogne (2. klasse), litra BM nr. 522, 524 og 525 samt 2 personvogne (restaurant/2. klasse), litra BR 534 og 535.

Leveringen af B- og Gs-vogne fra »Vognfabrikken Scandia A/S« fortsætter. Pr. 31. marts var B 2074 og Gs 123 0 289 leveret. De siden opgørelsen i tidsskriftet nr. 2/66 leverede 11 B-vogne (nr. 2064–2074) har alle værkstedsområde Århus (2. distrikt). De første af de i ordre værende 15 stk. A-vogne er ligeledes leveret. Litra A nr. 100 tilgik driften den 30. marts og indsattes i »Uldjyden« den 1. april i stedet for den hidtidige AC-vogn. 7 vogne vil blive leveret til 1. distrikt (nr. 101, 103, 105, 107, 109, 111 og 113), de øvrige tilgår 2. distrikts beholdning.

Den sidste AU-vogn, nr. 161, er nu ombygget til udflugtsvogn, litra BU nr. 3702. Vognen er tilgået 1. distrikts beholdning. De sidste CA-vogne er ligeledes forsvundet. CA 1254, 1258 og 1259 er ombygget til CAE – med numrene 1277, 1280 og 1259 (!). De er ombygget – som alle senere CAE-vogne – med kupeer med »B-vogns sæder«.

I forbindelse med hovedreparation vil 57 stk. 2. klasse-vogne og 10 stk. 1. klasse-vogne blive gennemgribende moderniseret. Moderniseringsarbejderne, der vil strække sig over de næste par år, er nærmere omtalt i en artikel af maskinchef E. Risbjerg Thomsen: »Komfortplan i praksis«, som bragtes i »Vingehjulet«, nr. 8/66. Vognene vil bl. a. blive udstyret med A- hhv. B-vogns sæder, nye sidegangsvægge,

nye vinduer, og få bedre isolering. Det drejer sig om vognene: litra CB 1301–1308 (8 stk.), litra CC 1109–1148 (40 stk.), litra CD 1201–1207, 1211 og 1212 (9 stk. – de tre øvrige CD-vogne er allerede hovedindsat (normaludførelse)), samt AC 43–52 (10 stk.). De to først ombyggede vogne, CC 1113 og CB 1303, vil om kort tid blive afleveret af centralværkstedet i Århus.

CM 2167 er efter udrangering istandsat af Centralværkstedet i København og overgivet til Jernbanemuseet.

I marts måned er der afgivet ordre på følgende rullende materiel: Hos »Vognfabrikken Scandia A/S«: 8 stk. postpakvogne, litra DM nr. 5706–5713, af udseende som tidligere leverede DM-vogne (men med visse »indre« ændringer i varmeudstyret, det elektriske udstyr m. v.), samt 300 åbne lavsidede godsvogne, litra Ks nr. 330 0 000–330 0 299. Vognene får et noget afvigende udseende sammelignet med de tidligere leverede Kbs-vogne (vogne litra KS efter den tidligere »nationale« litrering). De får kun 6 stolper i hver side (mod Kbs-vognerne 8), og stolperne bliver nedklappelige – og ikke aftagelige; stolpernes højde bliver 1,20 m – mod 2,015 m på vogne af litra Kbs – den detalje, der begrundes ændringen i litra'et. Vognene får bundflade: 34,6 m², tara 13 t og lastgrænsesignatur:

	A	B	C
	19,0	23,0	27,0
S	19,0	23,0	

**AXBØL OG OMEGNS
BRUGSFORENING**

Telf. 35

N. AAGAARD NIELSEN

Kulimport

Telf. Skive 388

FEDDERSEN'S

Blikkenslagerforretning

Vester Strandgade 18

Udfører arbejde for D. S. B.

Tlf. Ringkøbing 20173

EVALD HANSEN A. BILDSØE HANSEN

Manufakturforretning

Fanødukker

Hovedgaden – Nordby

Fanø

Telf. 62030

SIMONSEN OG NIELSEN A/S

RYOMGAARD REALSKOLE

Skolebestyrer E. Basse Kristensen

Oplysninger og plan for året udleveres

Tlf. Ryomgaard 2

Privat: 55

K. J. ANDERSEN OG SØNNER

Gas – Vand – Sanitet

Højgade 6 – Telf. 595 – 1434

Skive

CHR. BERINGS KULIMPORT A/S

Fast og flydende brændsel

Varde

Telf. 21200

STRØMPEHUSET

Chr. Fræhr

Vestergade 5 – Varde

Telf. 20636

DRASTRUP SILO- OG LETBETONFABRIK

v/ Vagn Vestergaard

Drastrup pr. Assentoft

Havefliser m. m.

Tlf. 064 - 21599 – Giro 69123

TAL GARDINER MED GARDINSPECIALISTEN

Lodberg Manufaktur

Strandbygade 92

Esbjerg

Telf. 23203

PEDER MIKKELSEN

Bageri – Konditori

Lige ved banen

Storegade 5 – Tarm

Telf. 32

TRØJBORG

Otto Rudsgade 46 – Aarhus

Alt i fiskestænger, liner og

tilbehør – Friske sandorme

Telf. 6 87 62

SUNDVEJENS KIOSK

Højgaard Rasmussen

Telf. 24316

Dag- og ugeblade

Tipsforhandler

HENDES MAGASIN

Vendersgade 18

Fredericia

Telf. 23468

J. JANSEN

Blomster – Frugt – Grøntsager

Kranse

Søndergade 1 – Rødekro

Telf. 62174

LEGETØJSMAGASINET

Skt. Hansgade 19 – Ringsted

Telf. 354

Stort udvalg i mekanisk

legetøj – Trælegetøj

HUNDESTED MASKINVÆRKSTED

og

CENTRALVARMESERVICE

Knud Henning og Gotfred Hansen

Tlf. Hundested 555

C. og F. DETHLEFSEN

Algade 104 – Vordingborg

strømper – trikotage – garn

børnetøj

Telf. 404

VESTERGADES FARVEHANDEL

v/ F. Thomsen

Vestergade 17 – Saxkøbing

Telf. 03 - 89 47 37

Hos »Talbot« i Aachen: 50 stk. selvtømmende ballastvogne, litra Fd nr. 602 0 700–602 0 749, af type som tidligere leverede vogne.

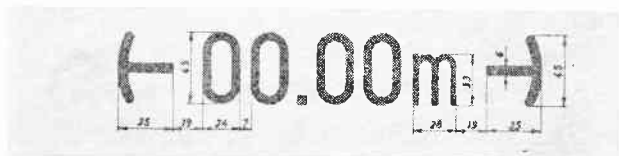
Hos »Krupp-Ardelt« i Wilhelmshaven: 2 stk. kørekraner, nr. 145 og 146. Kranerne vil maksimalt kunne løfte 65 tons i hovedkrogen. Drivkraften bliver en 115 hk luftkølet »Deutz« dieselmotor. Kranerne vil kunne fremføres i bl. a. hjælpetog med største hastighed 80 km/t.

Traktorerne 83 og 85 (Frichs 1934 – 74 hk) er udrangeret. (EBJ)

★

Der er i den senere tid dukket visse nye signaturer op på vognmateriellet.

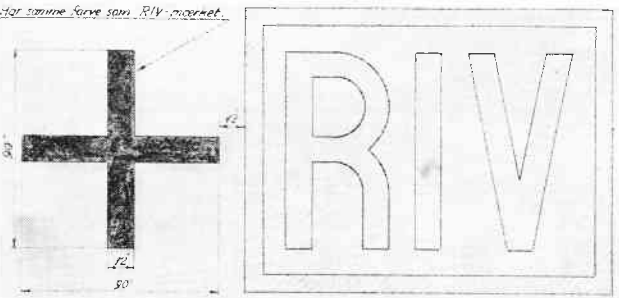
På personvogne (bl. a. de nye A- og B-vogne) en signatur, der angiver vognlængden målt over puffere.



★

Visse RIV-mærkede vogne (godsvogne) (såvel danske som udenlandske) forsynes nu med et »+« foran eller bagved RIV-signaturen (se tegning), der tilkendegiver, at vognen af ejendomsforvaltningen er godkendt til at køre i tog med hastighed indtil 80 km/t. Uanset bestemmelserne i SR § 18 (som foreskriver højeste hastighed for åbne godsvogne: 70 km/t) må sådanne vogne befordres i personførende eller ikke-personførende tog med hastighed indtil 80 km/t. (Signaturen påmales selvfølgelig ikke S-mærkede vogne). Følgende DSB-godsvogne forsynes med signaturern: Litra E, PB (Elo) (visse vogne), TGS (S), TM (Uai), Sad (Uai) og Sd (Uai).

For samme form som RIV-mærket.



DSB's kølevogne, der indgår i INTERFRIGO-vognparken, forsynes nu med den nye internationale litrering. IKA 25140 påmales f. eks.:

- 11 RIV-IF
- 86 DSB
- 807 7 140-9
- Ics

– og ordet »INTERFRIGO« påmales med 9 cm høje bogstaver vognen 30 cm ovenfor nævnte påskrift.

»RIC-rammen« på person-, post- og rejsegodsvogne vil i fremtiden blive påmalet med elfenbensfarve (som tilfældet er på bl. a. DB's vogne).

Privatvognene, der er optaget i statsbanernes godsvognspark, vil nu alle blive forsynet med nye numre efter bestemmelserne om ny international »cifferlitrering« – de vil derimod ikke blive forsynet med bogstavlitra for at undgå forveksling med DSB's egne vogne.

★

Den 26. januar blev det automatiske linieblokanlæg Børkop–Vejle H. taget i brug – og det samme var tilfældet den 31. marts for strækningen Kolding–Lunderskovs vedkommende. Fra og med den 15. april fjernstyres strækningen Silkeborg–Funder–Engesvang fra fjernstyringscentralen i Silkeborg. (EBJ)

Mariager godsbane

Efter den endelige nedlæggelse af MFVJ overtog Mariager storkommune strækningen Mariager–Fårup og DSB kørslen. På hverdage køres et rangertræk efter behov (for tiden dagligt) med MT eller MH. Foruden Mariager station, hvis sporareal foreløbig ikke forventes ændret, findes sidespor uden lokal betjening følgende steder: Handest, Vester-Tørslev, True og Frugtplantagen.

Største belastning for MT: 300 t.

Største belastning for MH: 400 t.

Største hastighed: 45 km/t.

Største faldtal (begge retninger): 14.

Mindste bremseprocent: 20.

Største tilladte akseltryk: 14,3 t.

Der køres efter rangereglementets bestemmelser og normalt kun ikke-personførende rangertræk. Der må kun være ét rangertræk på banen ad gangen.

DSB's MT og MH er adgangsformet til de østlige havnespor på grund af disses tilstand. Til gengæld må Mariager stations rangertraktor (sportsudgaven af Pedershåb-traktoren) ikke komme udenfor Mariager stationsområde. Rangeringen med denne traktor foretages ikke af DSB, men af private firmaers personale. (PT)

STOREBÆLT-SOVERFARTEN

Færgebenyttelsen på Storebælt:

I april-maj sejles 1.–7. færge således:

1. færge: M/F Fyn,
- 2.–3. færge: M/f Dronning Ingrid og m/f Storebælt,
4. færge: M/f Prinsesse Benedikte,
5. færge: M/f Sjælland,
6. færge: M/f Asa-Thor og
7. færge: M/f Sprogø.

Under påsketrafikken sejlede endvidere som 8. færge: M/f Nyborg og som 9. færge: M/f Korsør. Disse færger er ellers oplagte i Korsør hhv. Nyborg. M/f Nyborg afløser p.t. de øvrige færger under disses særlige ekstra værfthold, en nødvendighed for udbedring af isvinterens småskader.

På automobiloverfarten Halsskov–Knudshoved var foruden alle automobilfærgerne – se oversigten i tidsskriftets nr. 2/66 side 14–15 – også m/f Sjælland, m/f Nyborg og m/f Korsør i sving – samt m/f Kalundborg (tidl. Broen) for sidste gang. Færgeren indsættes på »Samsørutene« fra sommerkøreplansskiftet.

Ved en fejl var følgende sætning udeladt på sejlplanen, der medfulgte som bilag til tidsskriftets nr. 3/66: »Tocifrede færgeturer er personførende«. (EBJ)

★

»Gamle« m/s Kalundborg er solgt til et rederi i Kuwait, og sejler nu pilgrimme til Mekka. Navnet er ændret til m/s Dasman. (Ole Edholm).

KONGEGADES TOBAKSFORRETNING

Alle mærker i tobaksvarer
Stort pibeudvalg
Kongegade 31 – Niborg
Telf. 435

PARISERBAGEREN

Dumpen 9 – Viborg
Telf. 1162

CHR. SMIDT-JENSEN

Fiskeforretning
Ll. Sct. Hansgade 6
Viborg – Telf. 1948

BROMAGASINET

Middagshøjvej 22 B
Viborg – Telf. 12

HANS CHR. NIELSEN

Købmand
Strandvej 1 – Slagelse
Telf. 52 01 46

BOHN HANSEN

Isenkram
Telf. Rødby 90 10 49

STYHR & KJÆR A/S

Kolonial en gros
Hillerød
Telf. 26 00 68

CARL CHR. THOMSEN

Slagtermester
Telf. 75111 - 100

P. HATTEN & CO

Maribo
Jern og stål
Telf. 1122

THISTED VÆRKTØJSMAGASIN

v/ Knud Mortensen
Telf. 400

MORTEN JENSENS BAGERI

Engestofte pr. Maribo
Telf. 504

BANDHOLM AUTOSERVICE

v/ Kaj Ibsen
Telf. 94

AARHUSEGNENS HUSHOLDNINGSSKOLE

Telf. Aarhus 78446

H. HARTVIGSEN

Manufakturforretningen Jernbanegade 6
Kibæk – Telf. 70

EL MOTORSERVICE

Storegade 1 – Frederikshavn
Telf. 21033

H. & J. HANSEN

Kaffe og konfektur
Østergade 20 – Struer
Telf. 51151

B. P.

Brønderslev depot
Telf. 21080

HARALD NIELSEN

Kolonial – Isenkram
Holsted
Telf. 9

BRØDRENE AASKOV

Holsted station
Telf. 1
Manufaktur til hele familien

RØRBÆK MØBELFORRETNING

Rørbæk pr. Saxkøbing
Telf. 89 45 03

Foreningsnyt

Billedet på side 19 fortæller mere end mange ord, at vedligeholdelsesarbejdet på vort rullende materiel vil blive af større omfang i år end noget tidligere år. Vi fløjter derfor signal nr. 61 »mandskab til hjælp« – der er også en plads til *Dem* på arbejdsholdene.

Nærmere oplysning hos: Svend Jørgensen, Blichersvej 5, 1. sal, Helsingør. – Jens L. Jensen, Lillegade, Avedøre pr. Hvidovre (tlf. 78 42 30). – Robert Jørgensen, Peder Lykkes Vej 60, 2. sal, København S. (tlf. 55 74 81). (Sv. J.)

*

Restaureringsholdet i Vejle har haft en glædelig overraskelse. Rangermester Bülow, Vejle H., har på eget initiativ foretaget en indsamling blandt personalet, og resultatet – et pænt beløb – er sendt foreningen til hjælp for restaureringen af VVGJ C 23.

Vi takker Vejle meget og går nu og tænker på (ligesom en af landets førende borgere), om andre af vore venner blandt DSB- og privatbanepersonalet vil gøre ligeså, f. eks. tegne kollektive medlemsskaber? (Sv. J.)

*

Afholdte møder og udflugter.

Onsdag den 16. februar lyttede over 100 medlemmer til fhv. lokomotivinstruktør N. V. Plank Petersens fornøjelige og interessante causeri om sit mangeårige virke for 1. distrikts maskintjeneste. Ikke mindst interessant for de yngre medlemmer var indblikket i »de gode gamle dage« – med fornøjelige timer – men også mange besværligheder, som ingen lokomotivmand ville drømme om at akceptere i dag. Tandlæge J. Hammer »var på hjemmebane« onsdag den 16. marts, da han førte os rundt på Lollands mange roespor – dejlige farvefilm ledsagede foredraget – også den aften hørte til de udbytterige. (BC)

Foreningen tog afsked med OKMJ søndag den 27. februar. Sær- og arbejdstogtet var oprangeret af: OKMJ damploko nr. 14-OMB E 41-OKMJ A 11-OMB B 3-OKMJ A 10-OMB C 11. Der arrangeredes en række fotostop mellem Odense og Kerteminde og Martofte og Kerteminde – den lokale befolkning viste arrangementet stor interesse, bl. a. var banens »naboer« særdeles flittige med kameraerne – det var vel også det sidste damptog, de havde lejlighed til at fotografere. Der deltog ca. 100 medlemmer i udflugten. (BC)

*

Søndag den 27. marts dampede 110 glade DJK'ere afsted ad Vestbanen i et tog fremført af det højt elskede loko P 917 (en tak til personalet i Næstved maskindepot for et særdeles velpudset loko). Stammen var »moderne« (EA-2 CC – BU (sidstnævnte for de morgenkaffetørstige)), for vi skulle køre 110 km/t mellem Roskilde og Sorø – og det kunne 917 uden besvær. Den »gamle dreng« hilstes også behørigt af et MA-

lyntog, som passerede vort særtog i Sorø. (Tak til Sorø station for god underretning »om slagets gang« (to tog passerede på én gang) over højtaleranlægget). Kørslen på strækningen Slagelse-Næstved var en første gangs oplevelse for mange af de københavnske deltagere, strækningen ligger jo også noget »skævt« for de flestes normale rejserute. Vi havde et godt fotostop udenfor Hyllinge – et unødvendigt stop i Vordingborg – men 917 kom til Nykøbing Fl. med kun få minutters forsinkelse. Her ventede SNNB nr. 5 med hele banens personvognspark (G 69 og Mp 1 og 2), forstærket med vore egne vogne fra Maribo – OMB B 4 og LBC 21. Vejret var os noget imod – og det gjorde afskeden med banen endnu mere smertelig. Trods regn og slud blev der fotograferet på livet løs – både på ud- og hjemturen. Alle var godt trætte, da vore reserverede vogne atter blev bordet i Nykøbing Fl., men distriktets udflugtsrejseafdeling havde en lille overraskelse i baghånden – om vi havde lyst til at overvære en lille filmforevisning? – Ingen tvivler vel på, at svaret straks lød: »Den er da helt i vinkel, mand« – og i to hold kunne vi så glæde os over reklametjenestens to nye farvefilm om »Dampfærgen Christian den Niende« og »Bygningen af MA-lyntogene«. En særdeles begivenhedsrig dag. (BC)

*

Brev fra en læser

Formandens artikel »Vor Forening« i december-udgaven af tidsskriftet beskæftiger sig ud over det, som har fundet sted i de forgangne fem år, også med lidt af det, som ligger forud for DJK's tilblivelse.

Desværre er enkelte punkter i denne omtale urigtigt fremstillet, og af hensyn til de derved implicerede personer og foreningen DMJK, om hvem man derfor måtte få et galt indtryk, skal jeg henlede læserens opmærksomhed på følgende:

Herr E. B. Jonsen forsøgte ikke at ændre DMJK til en egentlig forening af jernbaneinteresserede; hans indsats gik ganske enkelt, men helt genialt, ud på at ændre foreningens navn, således at dette tydeligt bekræftede dens allerede daværende karakter af en »rigtig« jernbaneforening.

Videre var Sv. Jørgensen og Mogens Bruun ikke slet så ensomme og uden støtte fra DMJK i deres arbejde med smalspor-tanken. Adskillige af medlemmerne sluttede op om denne idé, og forhandlingerne med teglværket blev da også ført i denne forenings navn.

Nu kom der ikke noget ud af denne aktivitet, som de herrer Jonsen og Jørgensen udfoldede, og det er der såmænd nok de, som er tilfredse med, såvel som der må være dem, som beklager det, men det er en helt anden historie.

Venlig hilsen.

»Adam«

*

Bedste Poul Adamsen – jeg kan med min bedste vilje ikke forstå meningen med indlægget. Når det primære og det sekundære bytter plads – i dette tilfælde, når interessen for »egentlig« jernbanedrift foreslås at skulle indtage »førstepladsen« i en modeljernbaneklubs love, ja, så kan jeg ikke se andet, end at man ændrer modeljernbaneklubben til en forening af egentlige jernbaneinteresserede. Det viste sig da også, at jeg blot var »genial« på et for tidligt tidspunkt.

Der skal til gengæld ingen protest lyde fra mig om indholdet af indlæggets sidste punktum.

Med venlig hilsen.

E. B. Jonsen.

BESØG RESTAURANT

„Bangs Have“

I MARIBO



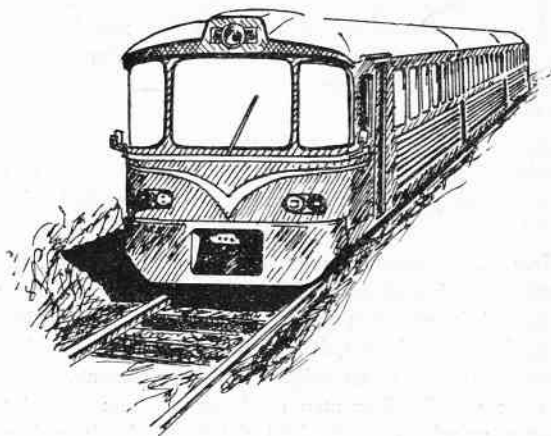
De får den bedste betjening
Den bedste mad i »Bangs Have«



TELEFON MARIBO 03885 – 286

Hillerød Privatbaner

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane



HUSK!

der er stof i

Baunsøe Telte

Hovedbanens Tricotage

Hovedbanegården
København

SVERIGE

Alt taler for tog

prisen – komforten – tiden – trygheden

billige og fordelagtige rabatrejser

SVENSKES STATSBANERS REJSEBUREAU

Hovedbanegården – København V

Tlf. 11 75 00

JERNBANEKIOSKERNE

betjener Dem gerne med

Tobak – cigarer – cigaretter

Film og kuglepenne

Dag- og ugeblade

Rejselekture

Venlig hilsen

BLADHANDLER-FORBUNDET

i Danmark