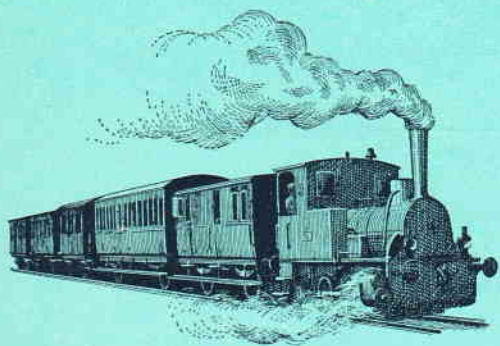




Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM

nr. **5**
Juli 1966

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 CROWN-RULLE 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 selvklebende etiketter, CRONMATCH reklame-tændstikker, og VEPICRON papir, der beskytter metaller.

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

CROWN

Harald Halberg

SVENDBORG

Tlf. 21 13 17

SØNDERBORG GARN

- Kvalitetskontrolleret
- Strikkenemt

**Kosangas-Depot
Maribo**

Torvet 6 - Maribo
Tlf. (03-885) 916

Ringsted Taxi

TELEFON 1224

NU
TRÆNGER
JEG TIL...



**STÆRK NY
NESCAFÉ**



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningen er tilsluttet:

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

Foreningen samarbejder med:

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

*

Formand:

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

Sekretær:

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

Kasserer:

Assistent Mogens Bruun,
Lindehøj 10, Vanløse.
Postgironummer 11 73 80.

Museumstog:

Oplysning hos:
B. Chorfitzen, tlf. (01 72) TAgA 5743 eller
Maribo Turlebsbureau.
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,
Falkevej 7, Randers.
Tlf. (064) 2 65 84.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

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

Redaktør:

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

Annonceekspedition:

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

Medlemskontingent:

Ordinære medlemmer kr. 15,-
Juniormedlemmer (under 18 år d.
1. januar påfølgende 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.

MUSEUMSTOG

Nu – når dette læses – har foreningens »Museumstog« Maribo-Bandholm været »i fuld sving« i over en måned. Vi håber, at de fleste af foreningens medlemmer finder vej til Lolland i sommerens løb – og af hensyn til økonomien – ta'r rigtig mange »betalende gæster« med.

Jeg vil gerne benytte denne lejlighed til at ønske alle DJK'ere en rigtig god sommerferie. Ferierejsen foregår selvfølgelig med tog – og de fleste har vel også alle planer klare på dette tidspunkt. Men må jeg alligevel give Dem et par tips – som måske kan kobles sammen med det fastlagte program.

Går rejsen nordpå – så må De bestemt aflægge »Svenska Järnvägsklubben« – eller mere nøjagtigt – »Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg« et besøg. ÖSIJ er flyttet fra Lina ved Södertälje til Mariefred-Läggesta, og trafikken på denne »nye« 3 km lange og »60 cm brede« jernbane påbegyndes den 3. juli. På søndage giver trakfikekspeditionen i Mariefred nærmere oplysninger (tlf. 0159/110 06).

Vil De køre på smalspor i Sverige, kan jeg også på det varmeste anbefale linien Göteborg-Forshem. Undervejs – i Sjöbo – passerer De en opstillingsplads for 891 mm materiel, der tilhører »Stora Lundby Järnvägsmuseum«. Foreningen Stora Lundby Järnvägsmuseum er en forening, der i bedste forståelse med SJK arbejder for oprettelse af en museumsbane med den i Sverige meget udbredte sporvidde 891 mm. Foreningen har hjemsted i Stora Lundby kommune, der blandt andet omfatter byerne Sjövik, Gråbo og Björboholm, der alle ligger langs den tidligere store privatbane Västergötland-Göteborgs Järnvägar (VGJ). Foreningen StLyJ har, i de to år den har eksisteret, indkøbt en stor del 891 mm materiel, og man råder således nu over 3 damplokomotiver – heriblandt et af de største og hurtigste fra 891 mm-nettet, 6 personvogne og adskillige godsvogne, og man arbejder ihærdigt på at bevare yderligere 891 mm materiel StLyJ's adresse er: Stora Lundby Järnvägsmuseum, Fack 49, Gråbo.

Også fra Norge foreligger godt nyt, idet Setedalsbanens Hobbyklubb starter sin anden sæson på de resterende 5 km – de floteste – af den i 1962 nedlagte 1067 mm bane. Man startede den 5. juni og kører indtil udgangen af august to tog i hver retning på søndage. Man råder over 3 damplokomotiver, 1 motorvogn og 6 vogne. Banen udgår fra Grovane st. ca. 20 km nord for Kristiansand. Adressen er: Setedalsbanens Hobbyklubb, Vestre Strandgate 33, Kristiansand S.

Den lille 750 mm Aurskog-Hølandsbanen – kaldet »Tertitten«, der nedlagde i 1960, vækkes efter store vanskeligheder til live igen, dog kun på en stump af godt 3 km. »Andelslaget Hølands-

Fortsættes side 21

Forma Sko A-S

SKOTØJSFABRIK

Grønsundsvej 73 - Nykøbing F.

Tlf. (03) 85 36 22

Aalholm Automobil Museum

Nysted - Lolland

Åbent fra maj til slutningen af oktober fra kl. 10-18. - Der udstilles over 100 biler fra årgang 1894 til 1935. Fra 1 cylinder til 16 cylindre. - Udstillingsareal: 3 haller på ialt ca. 2200 m².

Mange nyheder.

Restaurant med varme og kolde retter. Skøn udsigt over Østersøen. - - Spiritusbevilling.

Entre: voksne kr. 4.00
børn kr. 2.00

Fri parkering

Det største udvalg i trælast
og bygningsmaterialer

finder De hos:

MARIBO TRÆLASTHANDEL A/S

Maribo - Tlf. 109 - 709

SAXKJØBING TØMMERHANDEL

Sakskøbing - Tlf. 89 42 36

VESTLOLLANDS TRÆLASTHANDEL

Nakskov - Tlf. 1857

(Leverandører til Lollandsbanen)

Restaurant Sønderport

SILKEBORG

Tlf. 1390 - 4790

Junckers Savværk

KØGE

AKTIESELSKABET

NORDISK FILMS KOMPAGNI

ATELIERET

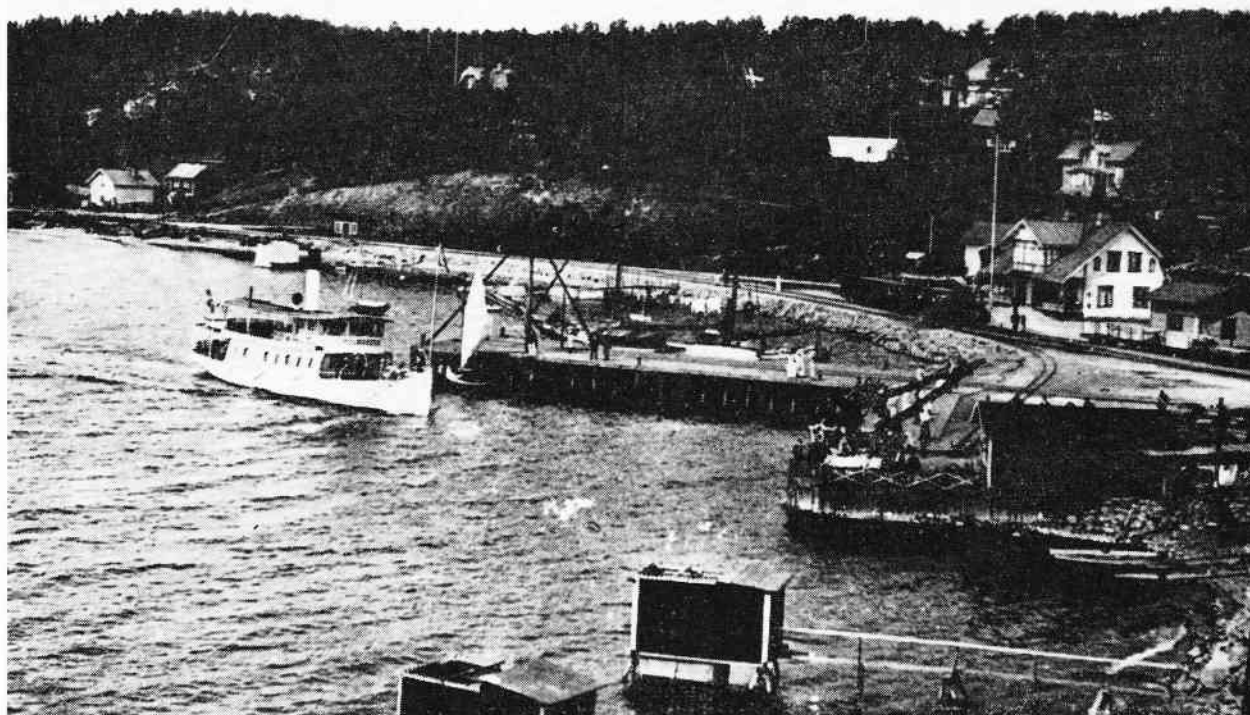
Mosedalvej

KØBENHAVN VALBY

Stavsjö Järnväg (Svenske jernbaner 4)

Af Birger Wilcke.

Sandviken, Kolmården.



Søndag den 3. juli 1966 genåbner »Svenska Järnvägsklubben« strækningen Mariefred-Läggesta, på hvilken de svenske statsbaner nedlagde driften i 1964. Medens den gamle bane var normalsporet og elektrificeret, er den nye med damp tog og 600 mm sporvidde. Det er vist første gang i jernbanernes historie, at en sådan ombygning har fundet sted. Bag denne begivenhed ligger et enormt arbejde fra SJK's ledelse og medlemmer og mere end almindelig offervillighed fra SJ's og »Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar«s side. Det er vor mening, når åbningen har fundet sted, at bringe en artikel om hele dette arbejde. Sverige har haft syv jernbanestrækninger med offentlig person- og godstrafik med 600 mm sporvidde, og SJK har til Mariefredbanen (Östra Södermanlands Järnväg) erhvervet materiel fra dem alle, skønt de fleste var forsvundet før den 2. verdenskrig.

Som en hilsen til Svenska Järnvägsklubben i anledning af festdagen vil vi i dag skrive et par ord

om en af disse baner – den 17 km lange Stavsjö Järnväg i Södermanland.

I 1939 var det betydeligt mere spændende at være jernbaneentusiast end i dag. Dels var der ikke så mange af os som nu, dels var der mange flere småbaner, end der er i dag. Men endnu mere end i dette, lå forskellen fra i dag i, at man ikke vidste så meget om banerne, som man gør nu. Ville man have noget at vide, måtte det ske gennem henvendelser til de enkelte banestyrelser eller ved studier af driftsberetninger, materielfortegnelser og lignende, som det i hvert fald for »yngre personer« var svært at få fat i. Der eksisterede ikke som nu bøger om den mindste småbane, hvori alt om banen er trykket igennem på kryds og tværs. Da jeg og en jævnaldrende kammerat i 1939 skulle planlægge en cykeltur gennem Sydsverige for at se på småbaner, var det derfor noget af en udflugt »ud i det blå«. Vi studerede kort og køreplaner det meste af foråret og fandt da også ud af en tur på 1200 km, der

THÜRMERS

originale danske
GEVINDSKÆREVÆRKTØJ

NYT:

THÜRMER GROUND
profilslebne præcisions snittappe

THÜRMER BAKKEHOLDER
for maskine

THÜRMERS

Murermesterforeningens Medlemmer

FREDERICIA

Tapet – Farve – Lak
FARVE-MESSEN

Storegade 22 – Varde
Telf. 2 05 45

Anni & Bent Knudsen
SØLVSMEDIE

Dyrehavevej 103, Kolding

Palads Teatret

NØRREGADE 29 - VEJLE
Telefon: (058-1) - Vejle 2000

Fra kl. 16.00–17.30 – Søndag fra kl. 15.00

Auto - Ophug

Københavnsvej 403

ROSKILDE

Tlf. Hedehusene 537

„Garnstuen”



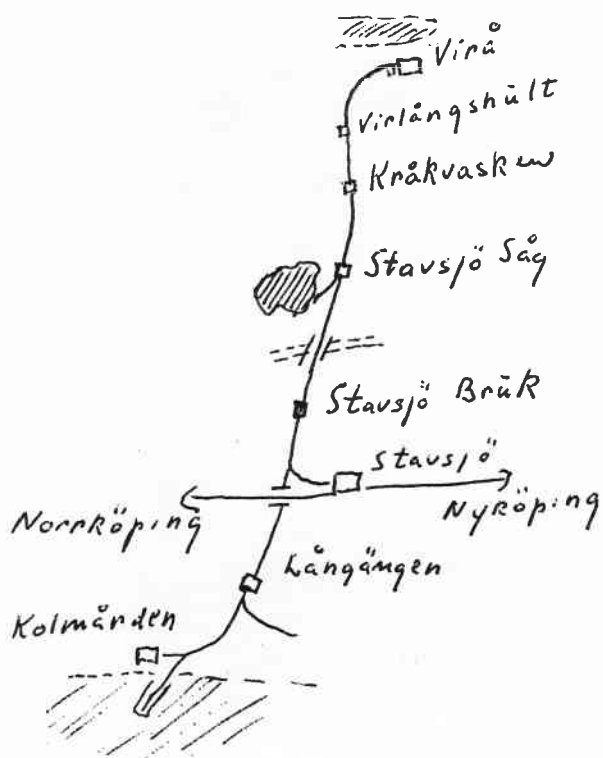
RITA PETERSEN
Nygade 25

Nakskov
Telf. 1253

HØJBJERG JEPPESEN, El-installatør
Skyttehusgade 32, Vejle
Telf. 1900

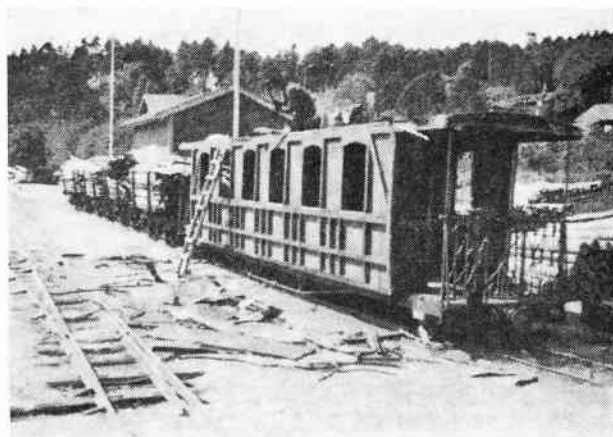
FREDSTED SAVVÆRK

Fredsted pr. Viuf



skulle kunne gøres på 12 dage uden alt for store anstrengelser. Det var en plan, der ikke fuldtud havde taget hensyn til karakteren af det svenske landskab med 100–500 m lange bakker eller til vejenes daværende tilstand, hvor det meste karakteristiske træk var den næsten fuldstændige mangel på asfalt. Turen blev imidlertid gennemført, og vi kørte gennem Blekinge og så på kystbanerne, videre til Nättraby og så op gennem Småland til stamfaderen for disse 600 mm baner, »Kosta Järnväg«, til Smålands Anneberg, hvor der kun var stationsbygningen tilbage, og endelig til Södermanland, hvor turens slutmål skulle være den ukendte 600 mm bane »Stavsjö Järnväg«. Vi spiste pølser på banegårdspladsen i Norrköping og kørte så ud lands Bråvikens nordkyst, spændte på hvad vi ville få at se ude i Kolmårdens vildmarker. Ved Porsgata gik Stockholmsvejen af mod nord, og kystvejen blev fra nu af smallere og med stejlere bakker med klippekråninger på den ene side og fjorden på den anden. Efter at vi var kommet rundt om en klippeknold så vi pludselig tilhøjre for os, lige ved stranden, en lille bitte træremise til et enkelt lokomotiv. Den var låset og lukket, men gennem de spindelvævsdækkede vinduer kunne vi dog se en svær firekøbt maskine. Med besvær fik vi døren op og fik taget et billede af maskinen lige forfra, men ud over det var der intet at gøre. Alt så ud som var det måneder eller år siden, at der havde kørt tog her, for de to lange

kurvede spor, der strakte sig langs vandet, var så rustne og overgroede, at det var klart, at her skete der ikke længere meget. Vogne var der ved første øjekast ingen af, men tilsidst fik vi dog i den anden ende af stationen øje på noget, der lignede en personvogn. Da vi kom nærmere, så vi en olding, der med hammer og mejsel var i færd med at skille vognen ad. Vi kom i snak med ham. »Jo, der kørte tog endnu – det sidste var gået i forrige uge, og der skulle gå et igen i næste uge, men om to måneder – til september – var det slut.« Han var i færd med at skille den ene personvogn ad, den anden stod oppe på banens modsatte endestation i Virå, og den vogn skulle også hugges op. At det gik anderledes, fik jeg først at vide forrige år, hvor jeg hørte, at Svenska Järnvägsklubben havde fået vognen fra Eds Bruk, hvortil den var blevet sendt fra Virå. Der var et ubeskriveligt indtryk af romantisk forfald over den gamle stationsbygning med sine træverandaer og loggiaer ud mod vandet, og over banen, der mellem skov og klipper i en stigning på op mod 3 pct. gik op mod skovlandet i nord. Vi ville gerne have udforsket strækningen nærmere, men mørket var ved at sænke sig, og vi skulle nå tilbage til vandreherberget i Norrköping.



Stavsjö Järnvägs mindste personvogn under ophugning i Kolmården (juli 1939).

Foto: Birger Wilcke

Vi fik derfor dengang kun set Kolmårdens og Stavsjö Bruks stationer, og inden jeg kom derop næste gang, skulle der gå 8 år. Det var ikke let at komme til Sverige under krigen, og kom man der endelig, var fotografering af jernbanelinier ikke den interesse, der vakte størst begejstring hos vort broderfolk. Nå, i 1947 gik jeg fra Stavsjö station på statsbanen op til Vira. Skinnerne var borte, men banen lå der som vej, og i Vira var der både drejeskive og skinner. Ved den lejlighed så jeg ikke den sydlige strækning, men da jeg sidste gang var på de

DANULD tæppet med
vævet dobbelt-bagside
- har flere fortrin
ta'r flere fodtrin!

DANULD



VESTJYLLANDS PAPIRPOSEFABRIK
SCHADES PAPIRINDUSTRI A/S

Gl. Fælledvej - Skive

FREDERIKSHOLM FLYTTEFORRETNING

Molestien 5, København SV
VA 3333

Manufakturhandler
WILLIAM BRIT

SPINDLERHUS
FREDERICIA
Tlf. (059) 2 12 42



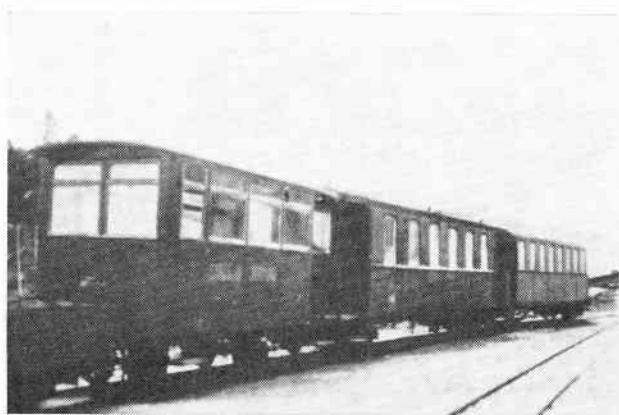
Tage H. Landsberg's Eftf.
Degnemose Allé 4-6 - Brønshøj
Tlf. Bella * 4501



Dansk Polyether Industri Akts.

ønsker alle medarbejdere ved jernbanerne
- og specielt dem på Frederikssund station

en god sommerferie!



Banens motorvogn med personvogne (ca. 1930).

Foto: Arkiv L. Welander

kanter – i 1957 – og kørte fra Stavsjö Bruk ned til Kolmårdens, ja, så fandt jeg Kolmårdens station nøjagtigt som da jeg så den i 1939. Stationsbygningen var der, skinnerne var der, og remisen var der. Der var én forskel: inde i remisen stod der ikke noget damplokomotiv, men derimod banens forhistoriske motorvogn. Remisen var lukket og låst, og nøgle kunne ikke opdrives. Jeg fik ikke vognen fotograferet, og da jeg i 1962 spurgte ÖSIJ's trafikchef, ingeniør Lennert Welander, hvor vognen var henne, kunne han kun fortælle, at den var ophugget inden det lykkedes at redde den. Derimod var mange af skinnerne taget op og flyttet til Lina, hvor Järnvägsklubben havde fået glæde af dem.

Hvad var det da for en mærkelig bane, der gik fra Kolmårdens højder ned til Sandvikens lastplads ved Kolmårdens station? Jo, efterhånden lykkedes det mig i hovedsagen at få dens historie oplyst. I 1898 og de følgende år havde larver af nonnesommerfugle ødelagt skovene omkring Stavsjö i et område på over 25 km². For at få tømmeret kørt bort anlagde man derfor for 375.000 kr. en bane, der gik fra Virå gamle jernværk, der allerede på dette tidspunkt var omdannet til savværk, mod syd gennem tætte skove til Sandvikens lastplads ved Bråviken. Banen skulle oprindeligt kun have været anvendt til transport af tømmer og anlagdes med en sporvidde på 600 mm og med 14,2 kg skinner. Den største stigning var 33⅓ pct. og mindste kurveradius var 100 m. Da der imidlertid ingen andre offentlige trafikmidler fandtes på egnen, bestemte jernbaneselskabet sig til at søge koncession på både person- og godstrafik og anlægge banen med egentlige stationer og noget sværere end oprindeligt planlagt. Banen åbnedes 1902.

Virå savværk lå op til en tømmerellevator ved en smal fjord i søen Virlången, og stationsbygningen anlagdes i umiddelbar nærhed af værket. Sporet lå

lige langs søstranden, således at man let kunne få tømmeret, der var fløtet over søen, op i vognene, medens stationsbygningen lå oppe på skråningerne ovenfor søbredden, således at en trappe førte fra sporene op til stationsbygningen. Fra Virå gik banen et lille stykke mod vest og drejede så mod syd forbi lastpladserne Virlångshult, hvor der var et venteskur, og Kråkvasken til holdepladsen Stavsjö Såg, hvorfra der gik et sidespor 1 km mod sydvest til et savværk ved Stavsjöns nordende, hvilket dog blev nedlagt få år efter banens åbning. Sporet anvendtes herefter kun i ringe omfang, når der var tømmer fra tømmerelatoren ved søen. 2 km sydligere krydsede banen på en bro, der endnu eksisterede i 1947, »Rikshuvudvägen« til Stockholm, og nåede kort efter Stavsjö Bruks station, hvor banens trafikledelse havde sit sæde. Man skal dog ikke derfor tro, at der var tale om en større bygning. Den var omtrent på størrelse med Emdrup station. Der var her omløbsspor samt en remise i stationens sydende til et lokomotiv med tilhørende drejeskive og kulgård. I umiddelbar nærhed findes Stavsjö jernværk, hvor der tidligere bl. a. har været produktion af granater.

Banen gik herfra mod syd forbi en grusgrav og et par savværker, hvor der endnu i 1957 var rester af spor, ligesom der i vildniset stod nogle overgroede rester af godsvogne. 3 km syd for Stavsjö Bruk krydsede banen under statsbanen Malmö–Stockholm. Denne krydsning opstod dog først i 1915 i forbindelse med åbningen af strækningen Norrköping–Nyköping. Der anlagdes samtidig et 800 m langt sidespor mod øst til den nye statsbanestation, hvortil alle tog gennemførtes. Banen fortsatte mod syd gennem et stærkt afvekslende terræn mellem store klippepartier forbi Langängens lastplads og herefter i en bue mod sydøst ind til Kolmårdens station ved den gamle Sandvikens lastplads, hvor der var lagt en 80 m lang kaj i vandet således, at tømmeret kunne lastes direkte fra togene over i skibene.

Af driftsmateriel anskaffedes oprindeligt to damplokomotiver fra *Motala Verksted* af 1-B-1 typen, mægtige til de samtidigt leverede lokomotiver til *Munkedals Järnväg* og *Nättraby–Älmared–Älmeholms Järnväg*. De to lokomotiver havde navne efter to af banens stationer, »Stafsjö« og »Virå«. Nr. 1 Stafsjö blev solgt for mange år siden, medens nr. 2 Virå overlevede til banens nedlæggelse i 1939, hvorefter det blev solgt til et mineselskab i Nordnorge. Efter at SJK havde påbegyndt sit arbejde med at samle materiel fra de gamle 600 mm baner, opsporede man lokomotivet og fik det foræret forrige år, da minedriften ophørte ved den norske mine. Udover disse to lokomotiver kørte i banens første år to andre mindre lokomotiver på banen, men disse solgtes efter få års forløb, og det var først i 1914, at man fik et større lokomotiv, en 1-C-1 maskine, fra *Orenstein og Koppel*. Dette loko eksisterede ved banens lukning, hvor det solgtes til *Munkedals Järn-*

SCANLACE

Ringvejen - Viborg
Telefon (0761) 3600



Henry R. Mikkelsen & Co.
SKJORTER

KÅLUND KLOSTER
Kalundborg

**Nordjydsk Kobling &
Bremseindustri**

v/ K. E. KIRKEGÅRD A/S

Hasserrisvej 102 - Aalborg

TELEFON:

VÆRKSTED -

LAGER * 2 70 55

KONTOR 2 73 12

DÆKKO

PRESENNING-KOMPAGNI A/S

Ægir 5051

Højberg Møbler

Telf. 059 - 2 26 20
Fredericia

DANSK KØBMANDS-INVENTAR A/S

Glerupvej 8, Brønshøj
Telf. 91 33 44

FRANKS RADIO

Bagsværd
Telf. 98 01 18

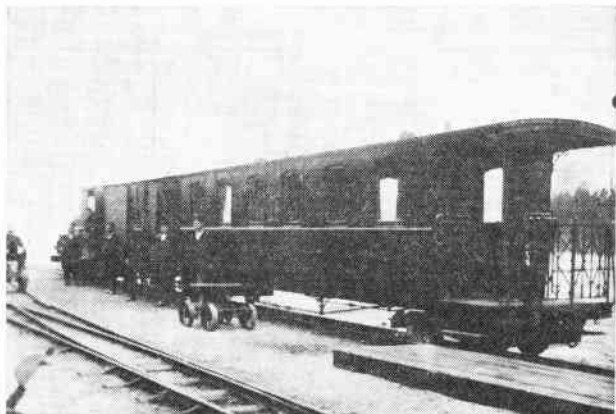
AUTO GUMMILAGERET

Frederikssundsvej 258
Brønshøj

AMERICAN TOBACCO COMPANY

Dampfærgevej 21
København, Frihavnen

väg. Det anvendtes her indtil denne bane i 1953 ombyggedes til normalspor. Endelig erhvervedes i 1920 fra Anneberg-Ormaryds Järnväg yderligere et Orenstein og Koppel-lokomotiv, denne gang af typen 0-D-0. Det solgtes i 1939 til fabrikerne i Höganäs.



Persontog på Virå station (ca. 1905).

Foto: Arkiv L. Welanders

Af personvogne fik banen to bogievogne. Den ene, der var noget større end den anden, havde såvel anden som tredje klasse, medens den anden vogn kun havde tredje klasse. En af vognene solgtes i 1939 til Eds Bruk, hvorfra den nu er kommet til SJK, medens vognkurven til den anden vogn opbyggedes i Virå i juli 1939 og bogierne solgtes til Eds Bruk.

Der anskaffedes oprindelig 31 stk. to-akslede godsvogne, hvortil der i 1914 yderligere kom 15 stk. tømmer-bogievogne, af hvilken type der senere anskaffedes yderligere 15 stk., hvortil kom en lukket bogie-godsvogn. Både denne og en to-akslet lukket godsvogn kom ved banens lukning til Eds Bruk. Udover dette materiel købtes i tyverne en ældre rutebil, der omdannedes til motorvogn og anvendtes til fremførelse af en del af persontogene. Den bevaredes lige til 1959 i remisen i Kolmården, hvor den som nævnt opbyggedes.

Banen var – som sagt i indledningen – udelukkende anlagt for tømmertransporternes skyld, og det var da også disse, der gennem hele banens levetid var det bærende i banens trafik. I banens første år var godstrafikken god, men faldt så, for under højkonjunkturerne efter første verdenskrigs udbrud at stige helt op til 70.000 tonkm pr. banekm. Under tyvernes lavkonjunktur faldt transporterne helt ned til 8.000 tonkm, men efter at banen var overtaget af Holmens Bruks AB i 1924, påbegyndtes påny systematisk hugst i de omliggende skove, hvorefter transporterne kom op på 28.000 tonkm pr. banekm. I løbet af trediveerne overgik man imidlertid mere og mere til anvendelse af lastbiler, og i 1938 var trafikken nede på 7.700 t, svarende til 74.400 tonkm eller kun godt 4.000 tonkm pr. banekm.

I banens første år, inden åbningen af stambanen, var der en del persontrafik, idet der i forbindelse med banens tog indsattes en damper mellem Norrköping og anløbspladserne langs Bråvikens nordkyst.

Efter åbningen af stambanen var trafikafstandene så korte, at persontrafikken ikke kunne holde sig. Den lå i de følgende år på under 10.000 personkm pr. banekm. I 1925 var der 8.200 rejser, svarende til 43.600 personkm eller godt 2.500 personkm pr. banekm.

I 1932, det sidste år hvor banen havde offentlig persontrafik, foretoges 4.320 rejser. Der fremførtes dette år på hverdage 2 blandetog i hver retning med afgang fra Virå kl. 6.35 og 16.45, og fra Kolmården kl. 8.25 og 18.20. De var 75 til 85 minutter om turen, hvori dog var inkluderet ophold for rangering ved statsbanestationen i Stavsjö på 10–20 minutter. Med de svindende rejsetal var det klart, at man ikke kunne opretholde persontrafikken. Underskuddet var i 1932 16.997 kr. på en driftsindtægt af 25.044 kr. Persontrafikken indstilledes derfor officielt fra 1933, idet rejsende dog kunne medfølge togene i »finkan« (rejsegodsvognen). Der var i 1933 260 sådanne rejsende. De følgende år registreredes ikke rejsende.

Medens der endnu i 1933 kørtes 39.800 togkm, indskrænkedes toggangen de følgende år, til man i 1938 var nede på 10.800 togkm, svarende til et tog i hver retning på hverdage. I 1939 kørte man kun én gang om ugen, og da udgifterne nu var op mod det dobbelte af indtægterne, nedlagdes driften fra sommeren 1939.

Er det mange år siden banen blev nedlagt, er det til gengæld kun få år siden, at de sidste skinner blev taget op. Stationspladsen i Kolmården var som nævnt intakt lige til omkring 1960, og da jeg besøgte banen i 1957, fandt jeg endnu en stump af



De sorgelige rester... (1957)

Foto: Birger Wilcke

**DER ER EN
HIAB
KRAN
TIL ETHVERT FORMÅL**



Også de militære myndigheder i en række lande har valgt HIAB kraner som hjælpemiddel til de mere betydningsfulde transportopgaver. HIAB vælges, hvor kraft og sikkerhed er afgørende.



HIAB 173 elefant. Verdens mest solgte hydrauliske lastbilkrane. Fremstillet af en fabrik med erfaring fra en produktion på mere end 60.000 hydrauliske kraner, der er i brug over hele verden.

55 2

HIAB FORSS
service a/s

ELLEKÆR 5 HERLEV. TLF. 94 97 74

HIAB LØFTER ALT-OVERALT

NORDBORG SPAREKASSE

Storegade – Nordborg, Als
Telf. 5 14 07

LOUIS HOLM'S EFTF.

El-installatør

Falkoner Allé 23
Telf. GO 4670

DANSK ÆGCENTRAL A/S

Rovsingsgade 90
Telf. ÆG 2612

KAJ REESEN

Grosserer

Esplanaden 6
MI 9300

VIRUM STAUDEGARTNERI

Bakkevej 43 – Virum
Telf. 84 82 54

DET FYSKE TRÆLASTKOMPAGNI ODENSE

Telf. 12 22 22

BLAUENFELDT & TVEDE

Svanevej 3-7

BT

Engelsk Sauce

»Cordimenta«

ANDELSOSTERIET SJÆLLAND

RINGSTED

Telefon 2575

hovedsporet liggende mellem Stavsjö og Stavsjö Bruk. Det anvendtes af et savværk for interne transporter, og hvor det forsvandt ind i underskoven i udkanten af værket, stod endnu resterne af en åben godsvogn. I Vira lå endnu en stump skinner. Skinnerne fra Stavsjö har SJK fået, men mon ikke der endnu skulle ligge en stump spor oppe ved Virå?

Skal De på ferie i Sverige i år – og her må jeg vist tilføje: pr. bil – så stop op, når De på »Rikset-

tan« kommer til Stavsjö Gästgivaregård, og kørså en lille tur op ad det gamle spor mod Virå eller ned mod Kolmården. Stationerne ser ud, som om skinnerne var taget op i forrige måned, remiserne er der endnu – i Virlångshult vil De få øje på et par faldvisere – og i Vira kan De stadig se kajen, hvor tømmeret blev halet op.

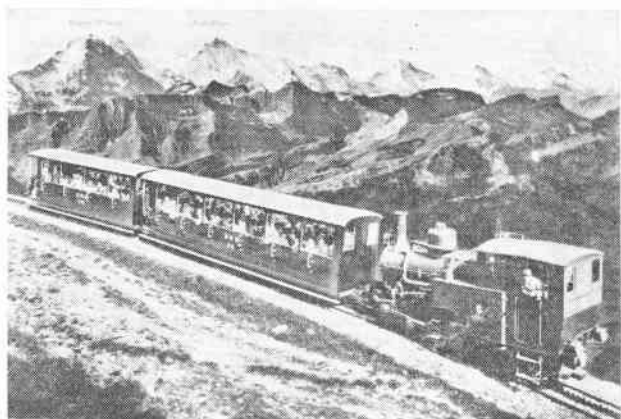
De skulle gøre den lille afstikker – De vil ikke fortryde det.

Banen - med de »knælende« lokomotiver

Af Børge Chorfitzen.

Jeg ved, at vi på de foregående sider i dette nummer af tidsskriftet har bevæget os i de lyse nætters lande, så jeg vil føre Dem sydpå i stedet.

Kommer De til Schweiz, prøv så at tilrettelægge Deres rute, så De kommer til Brienz ved Brienzersøen, for her kører den sidste tandhjulsbane med damplokomotiver. Den kører kun fra begyndelsen af juni til slutningen af september. Banen hedder *Brienz Rothorn Bahn*, den ligger i Berner Oberland, den er 7,5 km lang, sporvidden er 800 mm, tandstanger er system Abt, og en tur tager 55 minutter – hver vej.



BRB damploko nr. 6 med to af banens personvogne (B 16 og 26).

Foto: BRB

BRB blev åbnet for drift 1892, men driften var ikke økonomisk tilfredsstillende, og driften blev indstillet 1915, og banen sov tornerosesøvn til 1930. Heldigvis solgte man ikke materiellet, hvad vistnok er enestående, og efter genåbningen i 1930 og til dato er passagertallet steget jævnt. I slutningen af 1950'erne var der stærke kræfter igang for at erstatte banen med en svævebane, da en sådan ville være betydeligt billigere i drift. Omkostningerne ved dampdrift er store, da der skal 3 mand til hvert tog, men meget tyder på, at den betragtes nu som veteranjernbane og en turistattraktion, så jeg håber, den må køre mange år endnu! I 1964 befordredes 106.009 rejsende og overskudet var på 75.000 s.fr.

Når man med skib eller tog kommer til Brienz, 570 m o.h., en hyggelig og idyllisk lille schweizerby, der er bekendt for

sit træskærerarbejde, ser man bag SBB-stationen en tyk, gråbrunlig røg, der stiger op ad den træbevoksede bjergside. Røgen kommer fra et lille »knælende« damplokomotiv, der holder foran stationsbygningen, der er bygget af træ, velholdt og med dejlige fotografier af togene og udsigten fra Rothorn Kulm. Inde på kontoret går en herre i skjorteærmer, det er direktøren, han leder trafikken, besvarer spørgsmål fra passagererne, sørger for reservation til selskaber etc.; der bliver også tid til at give mig oplysninger om banen og tilladelse til at gå ud ad sporet og i remisen for at filme.

Den dag, jeg besøgte banen, holdt der 3 tog oprangeret, hvert bestående af 1 damplokomotiv, 1 eller 2 personvogne, lokomotiverne er grønmaledede og såvel messingbånd, gangtøj som lak strålede i solen (lokopersonalet gik og smurte og pudsede inden afgang); personvognene er røde. Det ene tog bestod af materiel fra banens første år med lokomotiv nr. 3 og 2 korte, åbne personvogne med presenningtag over; det andet var med lokomotiv nr. 7 fra 1936 og med en personvogn, halvt lukket og halvt åben. Alle lokomotiverne er bygget i »Wintherthur«. Så er der afgang, toget sætter sig langsomt igang, stigningen er i begyndelsen ikke ret stor, så lokomotivet indtager stadig en knælende stilling, men så snart vi er kørt over Alpen og vi kører ind i en bøgeskov, stiger banen stærkt, og stigningen ligger på mellem 22-24%. Turen går nu op ad bjergsiden, og ind mellem træerne kigger vi ned mod Brienzersøen, langs sporet er med korte mellemrum placeret tøndes med vand af hensyn til brandfaren. Lokomotivet arbejder hårdt, dejlige jævne dampstød, og passagererne sidder og småsnakker i takt til lokomotivets arbejde. Da vi nærmer os en tunnel, trækker lokomotivføreren i en forbindelsesstang til skorstenen, og en tud rejser sig over skorstenens åbning, så røg og gnister slynges bagud. Vognene er som på alle tandhjulsbaner placeret foran lokomotivet. Efterhånden som vi stiger, forandrer bevoksningerne fra løv- til nåletræer, og da vi nærmer os stationen Planalp (1346 m) er vi over trægrænsen og kører ind på den saftiggrønne Alp. På stationen skal vi have vand på, og lokomotivet skal smøres, og medens dette foregår, kom 2 tog fra Rothorn, og efter os er 2 andre tog på vej op, så der bliver heroppe et større rangerarbejde, da kun 2 tog i hver retning kan krydse ad gangen. Medens dette foregår, er lavthængende skyer kommet drivende ind over landskabet, så vi regner med, at det skønneste af turen var overstået; vi fortsætter turen opad, passerer en bro af tømmerkonstruktion (den bliver i øvrigt demonteret

hvert år efter sæsonens slutning af hensyn til faren for sten-
slag og lavineskred om vinteren). Skyerne er nu så langt
nede, at sigtbarheden er ca. 25 m. Toget kører ind i en lang
vendetunnel, og da vi kommer ud, møder der os et storslået
syn: Eiger, Mönch og Jungfraus snedækte tinder, der ligger
badet i det mest strålende solskin! Kort efter er vi oppe ved
Rothorn Kulm (2350 m). Man kan gå en smuk tur herfra
over til Brünig station (ca. 4 timer) og tage toget tilbage
til Interlaken, eller blot tage BRB ned igen, og så sejle på
Brienzoen tilbage til Interlaken.

DSB Selskabsrejser arrangerer ture til Kleine Scheidegg
(2061 m) i Berner Oberland (10 dage 780 kr.), en pragtfuld
tur, hvor man kører med *Berner Oberland Banen*, adhæsions-
og tandhjulsbane, 1000 mm, *Wengenalp Banen*, tandhjuls-
bane, 800 mm stigning 25 % op til Kleine Scheidegg, og
derfra med *Jungfrau Banen*, 1000 mm, 25 % stigning, op til
Europas højeste jernbanestation, Jungfraujoch (3454 m).

Hjemturen foretages med SBB's eneste smalsporede stræk-
ning, *Brünig Banen*, adhæsions- og tandhjulsbane, 1000 mm,
12 % stigning, til Luzern, hvor der er en halv dags ophold,
så der kan blive tid til et besøg i Verkehrshaus, det meget
imponerende transportmuseum. Der går trolleybus fra bane-
gården direkte derud; 5 minutters gang længere ud ligger
Brüder Bast Banen, en dampdreven havebane, sporvidde 180
og 350 mm. Medens De er i Kleine Scheidegg, kan De også
køre en tur med *Bern-Lötschberg-Simplon Banen* fra Spiez
til Brig og retur, også en storslået tur. Man kan købe en re-
gionalbillet for Berner Oberland, den gælder indenfor 14
dage i 5 valgfrie dage, og de resterende dage kan man købe
billetter til halv pris. Billetten gælder til alle jernbaner, svæ-
vebaner m.m. Desværre tillader pladsen ikke nærmere be-
skrivelse af disse baner, men Schweizisk Turistbureau, Vester-
brogade 6, har glimrende brochurer over alle de nævnte ban-
ner i Berner Oberland.

Kommende møder og udflugter

Søndag den 28. august. Udflugt på *Horsens-Od-
der Jernbane (HO)* og *Hads-Nings Herreders Jern-
bane (HHJ)* arrangeret af DJK's nordjyske afde-
ling.

Planen for udflugten er: Horsens afg. kl. 10.00 –
Odder ank. kl. ca. 12.00. Efter frokostophold køres
fra Odder kl. 14.00 til Århus H., ank. kl. 16.00.

Sær- og arbejdstogene fremføres på HO af en
Leyland-motorvogn, litra LM – og på HHJ af die-
selloko M 4 (ex KB M 1) med stamme: D 231 –
C – C.

Sær- og arbejdstogsanmeldelser vil blive udleve-
ret.

Tilmeldelse sker ved *senest den 20. august* at ind-
betale kr. 12,- pr. postanvisning, adresseret S. P.
Laursen, Falkevej 7, Randers.

Søndag den 28. august. Udflugt på *Schleswiger
Kreisbahn (S.Kr.B.)* med særtog fremført af damp-
loko nr. 21 »Jumbo«, arrangeret af »Freunde der
Eisenbahn«, Hamburg.

Der foreligger ved redaktionens slutning ingen
nærmere detaljer, men program for udflugten vil –

fra omkring den 1. august – kunne rekvireres ved
tilsendelse af frankeret svarkuvert (50 øres frimær-
ke) til: Poul Skebye-Rasmussen, Ny Ordrup Side-
allé 1, Charlottenlund.

Hovedforeningens planer for efterårets udflugter
er:

Lørdag/søndag den 17.–18. september: Udflugt
på DR-smalsporstrækningerne Anklam–Friedland
og Friedland–Uhlenhorst samt DR-sidebanen Fried-
land–Neubrandenburg. (Overnatning i Stralsund –
pris ca. 110–120 kr.).

Lørdag/søndag den 15.–16. oktober: Udflugt med
damp på smalsporstrækningen Göteborg–Vara (tidl.
Västergötland–Göteborgs Järnvägar). Turen arran-
geres i samarbejde med »Stora Lundbys Järnvägs-
museum« og »Svenska Järnvägsklubben«. (Nattog
til Göteborg – evt. sovevogn – pris ca. 100,- kr.).

Nærmere følger i næste nummer af tidsskriftet,
der udkommer ca. 1. september. (NB: Begynd op-
sparing allerede nu!)

Næste mødeaften afholdes medio/ultimo septem-
ber.

Til lykke

Den 4. juli kan Robert Jørgensen fejre sin 50 års
fødselsdag. Vi på arbejdsholdene og i trafikafdelin-
gen i Maribo, der har kendt ham lige fra starten af
DJK's restaureringsafdeling, mener at han herigen-
nem bør have en velfortjent hilsen på dagen!

Robert var den første, der sammen med under-
tegnede tog fat på opgaverne med istandsættelse af
»alt vort gamle jern«, som man så rammende be-
tegner vore uerstattelige museumsvoogne, og utallige

er de arbejdstimer, han har ofret på sagen! Tillige
har han lige så stor forstand på værktøj som på
mennesker, og det må alle vore folk på arbejds-
holdene erkende! Altid kan man komme til ham efter
råd, altid kan nyankomne på holdet få den rigtige
instruktion!

Altså, kære Robert, vi ønsker dig alle hjertelig til
lykke og håber at se dig lige så aktiv de næste 50 år,
og det vil glæde os alle, om du på museumsbanens
50 års dag vil føre festtoget!
Sv. J.

Jernbanenyt – kort fortalt

DSB

Pr. 31. marts 1966 – ved regnskabsårets afslutning – rådede statsbanerne over følgende (antal) rullende materiel:

Damplokomotiver:

Toglokomotiver	113
Rangerlokomotiver	71

Motormateriel:

Toglokomotiver	106
Rangerlokomotiver	140
Traktorer	93
Lyntogsmotorvogne	27
Lyntogsbivogne	45
Motorvogne	146

Elektrisk materiel:

Motorvogne	119
Bivogne	119

Vogne:

Bogie-personvogne	1008
2- og 3-akslede personvogne	113
Post- og rejsegodsvogne	262
Specialvogne	362
Private sovevogne	6
Private godsvogne	788
Lukkede godsvogne	7105
Åbne godsvogne	3738

Damplokomotiverne, ialt 184 stk., fordeler sig med følg. antal på nævnte litra: C: 4, D: 26, E: 31, F: 52, G: 1, H: 11, HS: 4, K: 1, N: 10, P: 1, Q: 15, R: 16, S: 11 og T: 1.

I rubrikken »motormateriel« omfatter afsnittet »toglokomotiver«: MX: 45 stk. og MY: 61 stk. »Rangerlokomotiver« omfatter: MH: 123 stk. og MT: 17 stk. Antal »traktorer« fordeler sig således: Ardelt og Frichs-Ardelt: 46 stk., English-Electric: 1 stk. (nr. 6), dieselhydrauliske (»Köf-type«): 6 stk. samt 33 stk. dieseldrevne og 7 stk. benzindrevne »småtraktorer«. Afsnittet »lyntogsmotorvogne«: Litra MA: 11 stk., litra MB: 10 stk. (5 stk. firevognstog) og litra MS: 6 stk. (3 stk. trevognstog); »lyntogsbivogne«: Litra AM: 10 stk., litra BM: 6 stk., litra BR: 6 stk. og litra BS: 10 stk. (alle for lyntog af »TEE-type«) samt litra AA: 3 stk. (for trevognstog) og litra AB: 5 stk. og litra FJ: 5 stk. (for firevognstog). »Motorvogne«: MK/FK: 5 stk., MO: 139 stk. og MP: 2 stk.

De 119 bivogne til brug for S-togs trafikken fordeler sig således: FL: 1 stk., FM: 31 stk. og FS: 87 stk.

Antal bogie-personvogne omfatter kun »egentlige« personvogne; styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog er således ikke medregnet. (I øvrigt kan henvises til oversigten på side 27).

Godsvognenes fordeling på de enkelte litra fremgår af oversigten »Danske Statsbaners godsvogne 1966«, der medfølger som bilag til dette nummer af tidsskriftet.

Pr. 1. april 1966 var følgende rullende materiel i ordre:

- 10 stk. dieselelektriske lokomotiver, litra MZ nr. 1401–1410,
- 14 stk. dieselhydrauliske traktorer nr. 257–270,
- 7 stk. elektriske motorvogne og styrevogne (1. klasse), litra MM-AS nr. 7501–7507/7001–7007,
- 38 stk. elektriske motorvogne og styrevogne (2. klasse), litra MM-FS nr. 7601–7638/7101–7138,
- 15 stk. bogiepersonvogne (1. klasse), litra A nr. 100–114,
- 80 stk. bogiepersonvogne (2. klasse), litra B nr. 2075–2144 og 2310–2319 (sidstnævnte mel el-varme),
- 8 stk. postpakvogne, litra DM nr. 5706–5713,
- 10 stk. lukkede godsvogne, litra Gs nr. 123 0 290–123 0 299,
- 300 stk. lukkede godsvogne (med skydevægge), litra His nr. 210 2 300–210 2 599,
- 20 stk. lukkede godsvogne (med oplukkeligt tag og bundtømning), litra Tdgs nr. 574 0 000–574 0 019,
- 200 stk. åbne godsvogne (høje sidevægge), litra E nr. 500-0 100–500 0 299,
- 50 stk. åbne godsvogne (ballastvogne – bundtømning), litra Fd nr. 602 0 700–602 0 749,
- 300 stk. åbne godsvogne (lave sidevægge – stolper), litra Ks nr. 330 0 000–330 0 299 samt
- 2 stk. korekranter nr. 145 og 146.

De første måneder af den nye driftsperiode har allerede gjort ovennævnte skematiske oversigter noget inaktuelle, idet udrangeringen af ældre personvogne og godsvogne fortsætter. De sidste CRM- og EK-vogne er f. eks. udgået af 1. distrikts beholdning.

Fra »A/S Frichs« er leveret traktorerne nr. 257–264 (263 og 264 til 1. distrikt – øvrige til 2. distrikt)

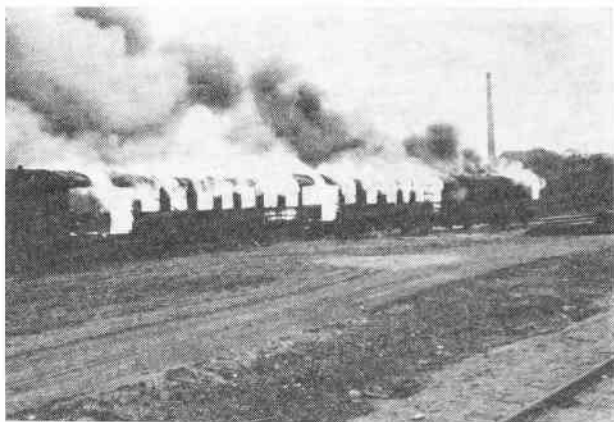


Den første af en serie på 10 stk. lukkede godsvogne til »Carlsberg Bryggerierne«. – En lille nyhed: vognene forsynes med masonite-vægge. Foto: Poul Johansen

og »Vognfabrikken Scandia A/S« har afsluttet leveringen af Gs-vogne (serien 123 0 000) og er i fuld gang med leveringen af E-vogne; A-vognene er alle i drift (15/6) og levering af 4. serie B-vogne er påbegyndt (2075-).

Fra »Krupp-Ardelt« er leveret Skinneudlægningskran nr. 157, den har som løbervogn fået »Specialvogn nr. 447« (ex TGC 8951), hjemsted Kh. Til »Dansk Svovlsyre og Superphosphatfabrik« er flg. tankvogne under levering: Fra »F. Kaminski«, Hameln: 072 8 072-072 8 073 og 072 8 042-072 8 043 og fra »Scandia«: 072 8 022-072 8 024. »Scandia« leverer endvidere p.t. 10 stk. lukkede isolerede godsvogne til »Carlsberg« nr. 083 5 248-083 5 257.

MO-vognene 563, 565 og 567 er hensat på Cvk Kh med ukendt formål, sandsynligvis for ophugning eller ombygning til ZU-vogne. MP 540 er på Cvk Ar ombygget til ZU 99 895. Da de fleste togfører-vogne er overflødiggjort, vil de, for d l's vedkommende, blive brændt bag Cvk Kh af firmaet »Joseph Levin & Co.«. (I MX/MY-godstog benytter togføreren nu det tomme førerrum).



Udrangerede CU- og CV-vogne afbrændes på pladsen bag Centralværksted København. Foto: Poul Johansen

EK 6939 er udrangeret og vil efter istandsættelse blive overgivet til Jernbanemuseet som Hd 2689. CM 2167 fik litra Cm 11868. Det er ikke alene i København, der bliver lavet museumsvogne, også på Cvk Ar er man i fuld sving. CU 4057 bliver der til Cc 10781, og FE 4930 bliver til Fe 12140. FE 4930 kørte indtil for nylig som Specialvogn 258.

*

APB

Der er i den seneste tid sket følgende af- og tilgang af skinnebusmateriel:

AHJ Sm 7 er udrangeret.

FFJ Sb 16 er udrangeret.

SVJ Sm 6 = AHJ Sm 7.

SVJ Sb 6 = AHJ Sb 18.

SNNB Sb 10 = AHB Sb 17.

SNNB Sb 11 = FFJ Sb 16.

ETJ

I det kommende år vil der blive optaget en film om Ebeltøft-Trustrup Jernbane. Det er nogle amatør-smalfilmere fra Rønde og Omegns Smalfilmklub, der har fået den idé at give et dækkende billede af privatbanens hverdag året rundt, til dets futten rundt gennem idylliske sommerlandskaber til dets »kamp« mod vinterens snedriver.

Loko 5, M 1 (ex RØHJ) og rejsegodsvogn E 2 er solgt til ophugning.

GDS/HFHJ

M 9 har været til revision og er blevet forsynet med S-maskine-bandager. Sm 2 er ligeledes kommet fra revision og er blevet forsynet med lyd- og varmeisolering, Webasto-fyr og lysstofrør. Sm 3 er på værksted for at gennemgå samme operation. Desuden forsynes den med Leyland-motor. Der er kørt skærver ud på strækningen Hillerød-Brødskov og forskellige steder på strækningen Hundested-Melby. GDS C 40 og C 41 er nu HFHJ C 40 og C 41. GDS M 5 er på værkstedet i Frederiksværk blevet ombygget til motortrolje og forsynet med hydraulisk kran.

M 3, C 26 og 28 er udrangerede.

Den 22. maj blev fjernstyringsanlægget på Grib-skovbanen taget i brug. FC-anlægget er anbragt på Gilleleje station, medens radiomasten står i Kagerup.

HHJ

Sm 2, der blev svært beskadiget i vinter, går til ophugning. Den erstattes af MFVJ Sm 12, og endvidere er indkøbt SNNB Sm 12 = HHJ Sm 22.

LJ

Ze 509100 og 509102 (»Caltex«) er ophuggede, medens 509101, som tidligere meddelt, er overladt til DJK af »Esso«.

RHJ

Banen har af Hjørring Privatbaner købt rejsegodsvognen HP D 62 = RHJ D 8.

SNNB

Skinnebusmateriellet blev næsten udsolgt straks, se omstående liste.

*

Denne spaltes »medarbejdere« var: B. L. Bak, P. V. Christensen, S. Gade, J. Johansen, E. B. Jonsen, C. Oddershede, F. Sørensen og P. Thomassen.

Foreløbig liste over de nedlagte privatbaners salg af rullende materiel:

MFVJ: M 5 til »Stålvalseværket« (rangering),
Sm 12 til HHJ Sm 2.
NFJ: Loko III til godsejer Damgaard,
MG 7 til ØSJS,
MV 10 til OHJ,
rød skinnobil til DJK,
Sm 2 og Sb 2 til Varde Privatbaner.
OMB: C 19 til OHJ,
B 4 og 5 til DJK.
OKMJ: Loko 14 til DJK,
sprøjtetankvogn til OHJ,
svellestoppemaskine til OHJ/ØSJS,
Kertemindetraktor (fransk) til DJK.
OKMJ/OMB: Sm 7 og Sp 7 til VLTJ.
SVJ: Sm 6 til AHJ Sm 7,
Sm 7 til ETJ Sm 1,
Sb 6 til AHJ Sb 18.
SNNB: Sm 10 til VLTJ Sm 10,
Sm 11 til VLTJ Sm 11,
Sm 12 til HHJ Sm 22,
Sp 11 til VLTJ Sp 11,
Sb 10 til AHB Sb 17,
Sb 11 til FFJ Sb 16,
Loko 5, G 69 og en Mp – solgt til privatmand for
25.000 kr.

Fortegnelse over de skånske privatbaners damplokomotiver.

En af »Svenska Järnvägsklubben«s meget aktive medlemmer – og DJK-medlem i tilgift – *jernbanehistorikeren Yngve Holmgren*, har planlagt at udgive en »Förteckning över de skånska privatbanornas ånglok och ångvagnar«.

Fortegnelsen – hvis manuskript er færdigt – vil komme til at indeholde en kortfattet historisk oversigt over de skånske damplokomotivers udvikling, en fortegnelse over samtlige lokomotiver og dampvogne med oplysning om anskaffelsesår, fabrikant, byggenummer, omnummerering og ombygning, salg til andre baner o.s.v.

Bogen vil blive trykt i off-set i A5-format og vil indeholde 36 illustrationer.

Prisen er fastsat til *da. kr. 22,-*.

Bestilling sker ved at indsætte nævnte beløb på *svensk postgironummer 24 69 68*, adresseret *Yngve Holmgren, Malmö S, Sverige*. (Levering ca. 1. oktober).

Foreningsnyt

Generalforsamlingen.

Til den ordinære generalforsamling, der afholdtes i Folkets Hus på Enghavevej den 22. april, var mødt ca. 130 medlemmer.

Formanden, *Birger Wilcke*, bød velkommen og foreslog *byretsdommer Jul. Paulsen* som dirigent. Byretsdommer Paulsen valgtes med akklamation og gav ordet til formanden for aflæggelse af beretning.

Af formandens beretning fremgik det, at foreningens reelle medlemstal nu lå på ca. 810, hvortil kom ca. 60 restancer. Formanden gennemgik de afholdte ture og møder, fortalte om medlemsbladet og bestyrelsens arbejde i øvrigt. Formanden sluttede sin beretning med at takke en række foreninger og medlemmer for godt samarbejde i det forløbne år.

Næstformanden, *Svend Jørgensen*, fik herefter ordet og gennemgik de i årets løb foretagne reparationer og istandsættelser af det rullende materiel.

Forskellige medlemmer havde spørgsmål til beretningerne; disse spørgsmål besvaredes af formanden, og det oplystes her bl. a., at det anskaffede smalsporede materiel fra de lollandske roebaner en gang i fremtiden agtes anvendt til turistikørsel i Knuthenborg park.

O. Lindstrøm fandt, at det måtte kunne kaldes en uforvarselig disposition at investere 10.000 kr. i smalsporet materiel, når foreningen allerede havde arbejde nok med vedligeholdelse af det normalsporede materiel. Samme medlem havde hørt, at foreningen også i år ville arrangere en tur til smalsporede baner i Østtyskland, men *han* mente ikke, der kunne være så stor interesse for smalspor! Man kunne ligeså godt lave to-dages ture herhjemme, f. eks. til TKVJ eller VLTJ!

Formanden svarede, at man ikke havde anset det uforvarligt at investere i roebanemateriel, når der sammen med Stiftsmuseet i Maribo kunne disponeres over 3 damplokomotiver og 8 vogne, og desuden indgik roebanerne jo som et naturligt led i det lollandske transportsystem. At der blev bevaret materiel fra roebanerne andre steder uden for Lolland, ville aldrig blive det samme. At der var behov og interesse for ture til de smalsporede DR-baner, var tydeligt, sagde formanden, antallet af deltagere i disse ture viste det klart. Med hensyn til tanken om to-dages ture i Danmark, gjorde formanden opmærksom på, at hotelpriiserne ikke var de samme i DDR og Danmark. Om planerne for evt. kørsel med

» JYDEN «

Frugt-, Grønt- & Blomsterhandler

v/ Erik Madsen

Telf. Fredericia 059 - 2 17 95

FR. DALSGAARD

Aut. Volvoforhandler

Viborg – Kjellerup

3095 8 11 44

Dansk Supermarked A/S

FØTEX

Gothersgade 14 - Fredericia



DAFOLEUM INDUSTRIASFALT

maskin- eller håndudlagt
til lager- og pakhuse, værksteder m.v.

DAFOLEUM – det stærke GULV

til kontorer, folkerum m.v.

Dansk Asfaltfabrik

Hovedkontor og fabrik:

København SV - Østre Teglgade 7

Telefon (01) 31 16 48 *

JYDSKE AFD.:
Søren Frichsvej 10
Århus
Tlf. (061) 3 38 44 *

ODENSE AFD.:
Tolderlundsvej 113
Odense
Tlf. (09) 12 36 81

NYSTED AFD.:
Nysted
Tlf. (03) 87 11 88

JYDSK TRIKOTAGEFABRIK A/S

Silkeborg

Telf. (068) 1 - 285

JUTA SALATER

Kirkevej 35, Randers

Telf. (064) 2 96 66

DANSK KUNSTLÆDER INDUSTRI A/S

Skovlundevej 55, Herlev

Telf. 94 40 22

Hilsen

BRØNSHØJ BARNEVOGNSFABRIK

DSB

C. F. JANSSEN – Aut. Installatør

Kirketorvet 18, Vejle

Telf. 144 – 824

EXOPLAST EXTRUDERET PLASTIC A/S

Malmparken 6, Ballerup

Telf. 97 12 66

Med venlig hilsen

O & N

museumstog på strækningen mellem Fårup og Mariager oplystes det, at foreningen skulle have forhandlinger med Mariager storkommune, der havde overtaget sporarealet efter privatbanen MFVJ. Efter endnu et par spørgsmål afsluttedes dagsordenens punkt 2.

Formandens og næstformandens beretninger godkendtes.

Mogens Bruun, foreningens kasserer, redegjorde for regnskabet, der var udsendt til medlemmerne sammen med »Jernbanen« nr. 3. For regnskabet blev der givet decharge.

Punkt 4: valg af medlemmer til bestyrelsen, var genvalg af alle, og der var ikke indkommet andre forslag.

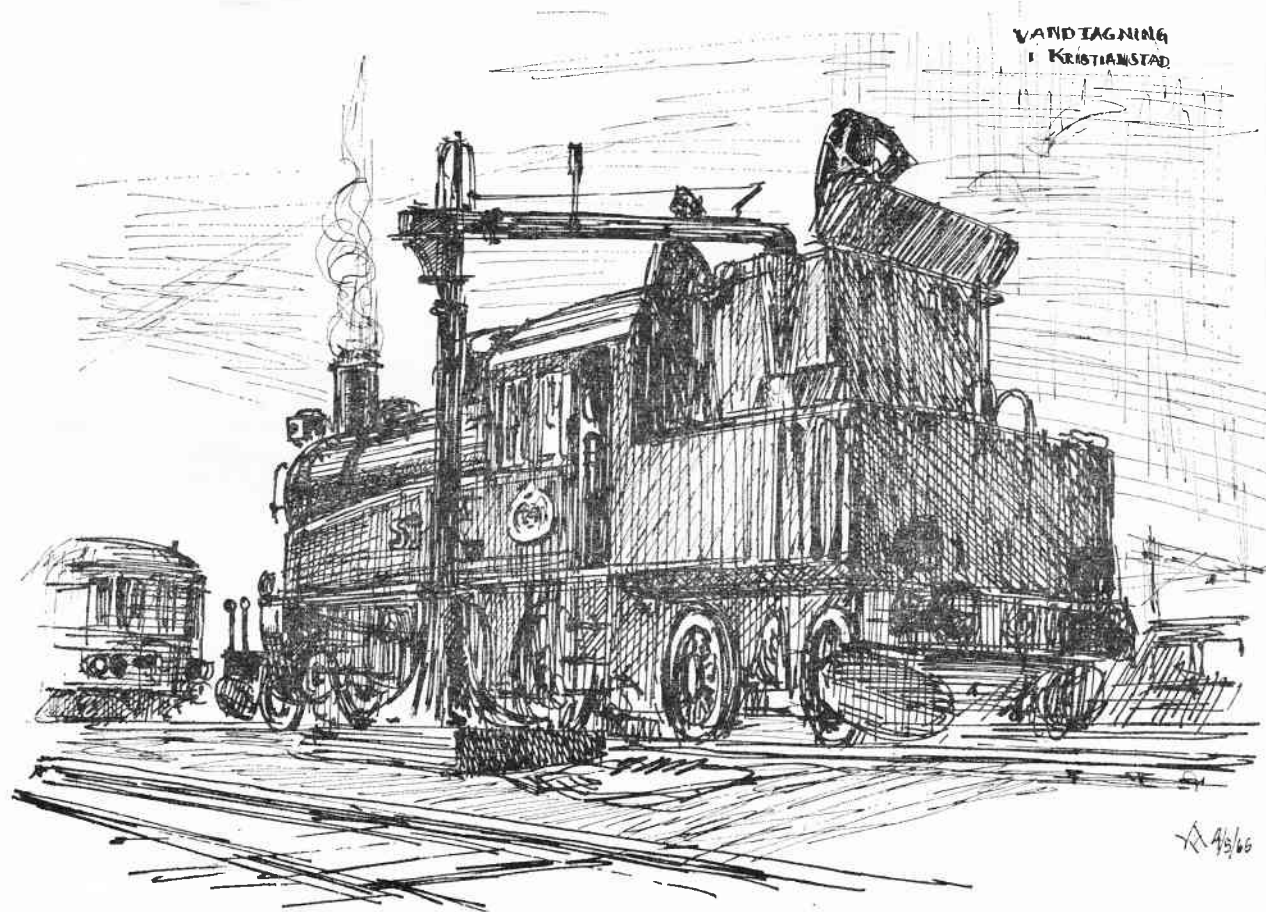
Til punkt 5: indkomne forslag, var der fra 3 medlemmer indkommet et forslag til udvidelse af bestyrelsen med 2 medlemmer m. m. J. Seligmann redegjorde på forslagsstillernes vegne for baggrunden for forslaget. En række medlemmer fremsatte deres syn på det fremsatte forslag, bl. a. ønskede Hans Jørgen Mortensen jyske medlemmer i bestyrelsen, og O.

Lindstrøm fandt, at det var urigtigt at suppleanterne optrådte som »maskerede« bestyrelsesmedlemmer. Formanden svarede, at det var vanskeligt med »for langt fra København boende« bestyrelsesmedlemmer, og at han havde de to afdelingslederes ord for, at de var tilfredse med »tingenes tilstand«.

Da forslaget om nævnte ændringer i lovene, der for endelig godkendelse ville kræve indkaldelse af en ekstraordinær generalforsamling, endelig kom til afstemning, viste det sig, at kun 11 medlemmer stemte for gennemførelsen, og ændringerne blev således forkastet.

Under generalforsamlingens sidste punkt: Aktuelt, rejstes forskellige spørgsmål; nogle medlemmer mente, at de af foreningen arrangerede ture var blevet dårligere, bl. a. med hensyn til planlægning og fotostoppene, og et andet medlem mente, at turene efterhånden mindede mere om en fotoklubs udflugt med for mange foto-stop!

På bestyrelsens vegne redegjorde E. B. Jonsen for tilrettelæggelsen af en udflugt, og han sluttede med at takke medlemmerne for den gode orden og disciplin, der udvises på turene.



SJ's damploko litra S 1, nr. 1917, ta'r vand i Kristianstad på SJK-Skånegruppens tur »Skåne rundt«.

Tegning: Mogens K. Avep-Jørgensen

A. HOLM & J. LAURITSEN

Luthersvej 19, Fredericia
Telf. 2 05 10

NORDISK GULF-GAS

v/ Harding Jonsen
Vestergade 24, Varde
Telf. 2 11 56

STØT DANSK ARBEJDE!**VEJLE ISFABRIK**

Horsensvej 39
Telf. 555

Hilsen

Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane
Kolding

ESBJERG TOVVÆRKFABRIK

Telf. 2 40 00

INDUSTRIRESTAURANTEN

Kolding
Telf. 2 31 99

MISSIONSHOTELLET

Ringkøbing
Telf. 2 01 44

BESØG PØLSEVOGNEN

Schweizerplads
Slagelse

HOTEL STRUER

Telf. (078) 5 11 00

PFAFF SYMASKINER

Ringsted
Telf. 2030

MIMA MASKINER A/S

Kirkebjerg Allé 42, Vanløse
Telf. 71 98 71

CHLORIDE AKKUMULATORFABRIK

Mynstersvej 6, København V

INGEMANN PETERSEN & BRINK

Alt i bygningsartikler og fliser
Hovedvejen 56, Glostrup
Telf. 96 50 00

HELGE HANSEN – SLAGTER

Telf. Maribo 740

LIGKISTEMAGASINET

Ringsted

Telefon 198

GRAND HOTEL

Bo og spis på Grand Hotel
6 km fra Vesterhavet – Stor sal til 350 pers.
God mad fra Annas køkken
Anna & Fritz Hansen – Fjerritslev
Telf. 43 – 41

**OLAF POULSEN
TRIKOTAGEFABRIK**

Porsbakken, Brande

BØRRESENS METALVAREFABRIK A/S

Bygmestervej 4, København NV
Telf. ÆG 6116

ALS - HESSELAGER FLØDE-IS

Sønderborg

Formanden takkede til slut dirigenten for ledelsen af generalforsamlingen og kl. 22.30 var denne slut.

Referat ved P. Skebye-Rasmussen.

Foreningens revisorer har ønsket følgende optaget:

Til oplysning for medlemmerne, af hvem vi er valgte, og på hvis vegne vi optræder, skal anføres, at vi, i den interne revisionsberetning til bestyrelsen, har gjort opmærksom på sådanne forhold, som vi skønner bør forandres. Det være sig ændringer af forretningsgang, aflastning af arbejdsbyrder, hvor vi skønner det fornødent, indførelse af bedre kontrol med visse regnskabsfunktioner (f. eks. billetregnskab, bøger m.v.). Da vore bemærkninger altid er blevet vel modtaget af bestyrelsen og mere end blot taget til efterretning, er der grund til at være tilfreds med den bestående ordning, idet bestyrelsen selv er opmærksom på sine arbejdsbyrder og efterhånden lader sig aflaste i passende omfang ved hjælp af egnede medlemmer. Det er derfor rimeligt, at de forslag, der fra 3 medlemmers side på generalforsamlingen blev fremsat om udvidelse af bestyrelsen, blev nedstemt. Deri ligger en tilkendegivelse fra medlemmernes side om tilfredshed med den ordning, bestyrelsen og revisorerne virker under, og det arbejde bestyrelsen udfører, og derved formidler foreningens tarv bedst muligt.

Sv. Blendstrup. Bent Ibholt.

★

Afholdte udflugter.

Søndag den 24. april deltog 15 DJK-medlemmer i en udflugt »Skåne rundt«, arrangeret af »Svenska Järnvägsklubben« Skånegruppe. Ekstratoget fremførtes af et moderne SJ-damplokomotiv, litra S 1. Vore svenske venner skal have tak for initiativet, og tak fordi vi fik lov at deltage. Mange flere danskere skulle have taget denne chance i agt – men måske vil vor bestyrelse have denne udflugtsmulighed i erindring.

Søndag den 1. maj gik turen nordpå i Danmark. I rundturen Randers–Hobro–Løgstør–Viborg–Randers deltog 47 medlemmer. MT 158 fremførte særtog – og beviste, at der også kan arrangeres fotostop – og ryk frem – med et motorlokomotiv.

Torsdag den 19. maj kørte foreningen på usædvanlig strækning med usædvanlig trækraft. R-maskine nr. 949 – hentet ned fra Struer – kørte Odense–Tommerup–Assens–Tommerup–Fredericia. 125 medlemmer benyttede denne sidste chance til at køre på den smukke Assens-bane og til at fotografere den forhen så almindelige jysk-fynske hurtigtogs-maskiner.

Lørdag den 4. juni deltog 9 DJK'ere i »Svenska Järnvägsklubben« udflugt på TGOJ. (Se forsidebilledet og teksten side 25).

»Tur-fan«.

★

Sekretariatet er lukket i juli måned. Korrespondance og ekspedition af forudbetalte bøger og andet sker lejlighedsvis, men hurtigst muligt.

★

DJK's bogserie.

Publikation nr. 16: »Helsingør–Hornbæk–Gilleleje Banen« – en bog om banen, der gennemløber

typisk dansk »sommerland« – kan man tænke sig bedre sommerferielæsning? Den må De bestille endnu i dag. Har De i øvrigt vor serie komplet?

Bogserien omfatter nu:

1. Næstved–Præstø–Mern Banen	kr. 8,50
2. Maribo–Bandholm Jernbane	udsolgt
3. Hørve–Vørslev Jernbane	udsolgt
4. Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel, 1. del (motorlokomotiver, motorvogne, S-tog, lyntog m.v.)	kr. 10,00
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
13. Vodskov–Østervrå Banen	kr. 14,00
14. Hjørring–Ålbæk og Hirtshalsbanen 1925–1965	kr. 12,00
15. Stubbekøbing–Nykøbing–Nysted Banen	kr. 20,00
16. Helsingør–Hornbæk–Gilleleje Banen	kr. 19,00

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,40 pr. publikation – nr. 15 og 16 dog kr. 1,10 pr. publikation) på postgirokonto 6 73 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup. (NB: Se ovenfor – om den forlængede ekspeditionstid i juli).

På grund af tvingende nødvendig forenkling af foreningens administration, kan bogsalg fremtidig kun ske kontant eller ved forudbestilling på ovennævnte girokonto. Der reflekteres ikke på andre bestillingsformer, og salg til videreforhandling må ikke finde sted.

Museumstog

fortsat fra side 3

banen« (Postbox 31, Vinderen, Oslo) begyndte kørslen den 19. juni og kører hver søndag med tre tog i hver retning. Man råder over 2 lokomotiver og ca. 10 vogne. Banen udgår fra Sørumsand station ca. 30 km fra Oslo.

Jeg håber til efteråret at kunne bringe detaljeret omtale af alle disse baner og hører derfor gerne fra medlemmer, der aflagde banerne besøg i sommerferien.

Svend Jørgensen.

HANSEN's STEMPSELFABRIK

Strandlodsvej 48, S
Telf. 58 41 51

H. J. SIMONSEN & CO.
Internationale Spedition

Aktieselskab

HELWEG MIKKELSEN & CO.
Fabrik for elektriske måleinstrumenter

Øster Farimagsgade 28
Telf. Tria 7000

Trælast- og bygningsartikler
køber vi i

BUDDINGE TRÆLASTHANDEL
Buddingevej 272-278
Søborg

OVE HANSEN - FRISØR

Silkeborgvej 35, Herning
Telf. 3454

N. L. JØRGENSEN
Butikstorvet - Nyborg

Telf. 1420

TOLSTRUP FRØHANDEL

Bredgade 24, Herning
Telf. 5158

GEORG MOLDOW

Lyngbyvej 324-328, Gentofte
Telefon GE 8001

S. PRÆSTMARK - Urmager & Guldsmed
Guld & Sølv - Ure - Optik

Banetoften 4, Ballerup
Tef. 97 05 86

DANSK RULLEGARDIN INDUSTRI

Gl. Kongevej 143
Telf. VE 5180

HOLSTEBRO KARROSSERIFABRIK

Telf. 2 03 07

HAARBY VASK
FREDERIKSHAVN

Telf. 2 19 45

A E R O P A K A / S

Middelfart
Telefon 1311

LYKKEMEYER's
RESTAURATIONS- & SELSKABSLOKALER

Halmtorvet 9 - København V
CE 2670

FA. OLUF JEPPESEN

Edisonsvej 3, København V

FOG & MØRUP A/S

Sydmarken 46 - Søborg
Telf. 69 05 22

Autodele en gros
ROBERT BOSCH A/S

Jagtvej 155, København N

Filial af OTA A/S
BISCUITFABRIKKEN TARTA
Høvedstensvej 47-49, Hvidovre
Telf. 78 32 22

ANDREAS HANSEN

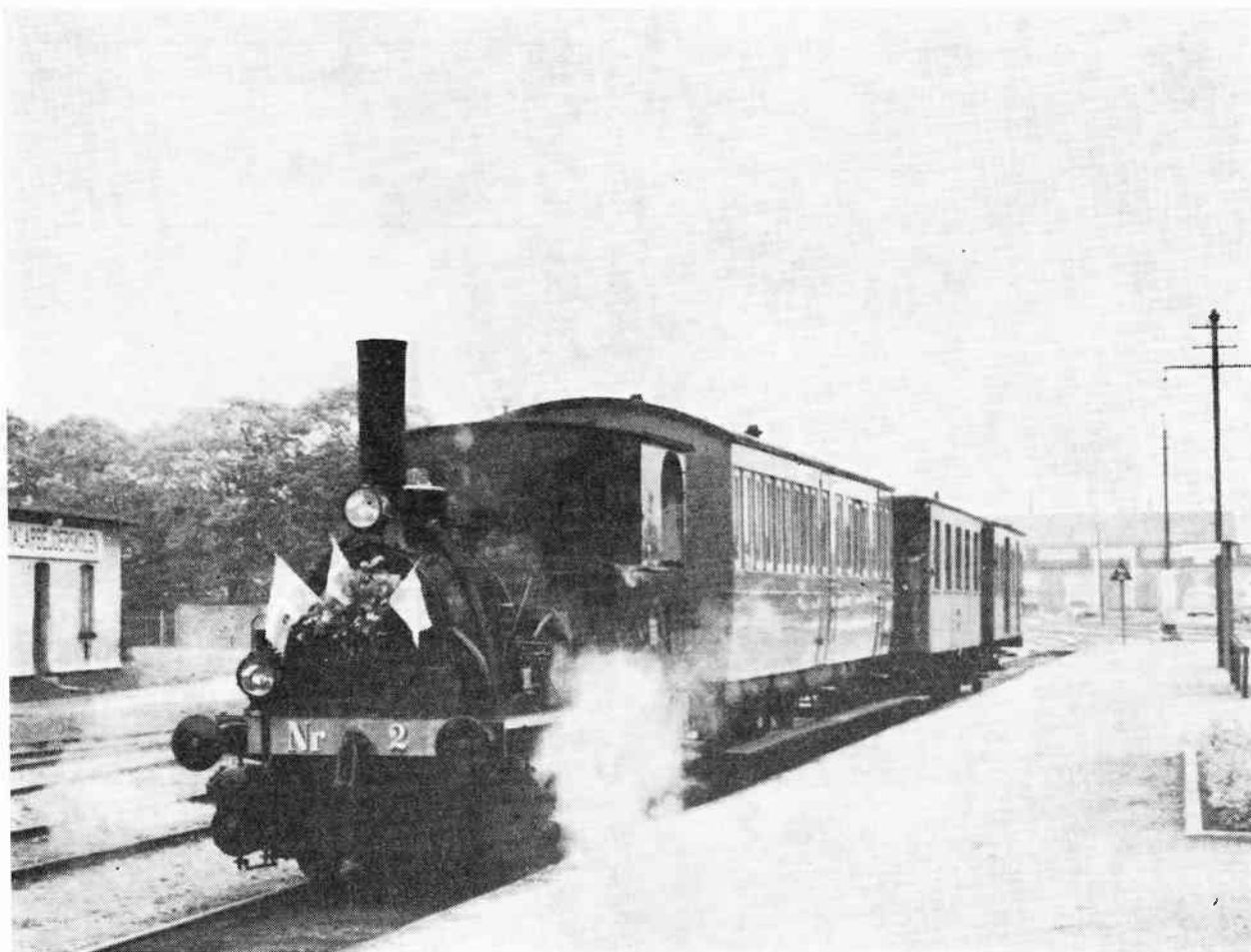
Hamletsgade 3, N
Taga 8901

KLAKRING

SAVVÆRK & TRÆVAREFABRIK

Telf. (066) 9 33 11

Museumstoget



Loko nr. 2 »KJØGE« holder klar med 5. sæsons »åbningstog« på Maribo station.

Foto: Kjeld Chorfitzen

Nyt fra trafikafdelingen

Museumstoget havde en travl forpremiere på sin 5. sæson. Den 19. maj kørtes to tog Maribo-Bandholm og retur med udflugtsrejsende – togene fremførtes af »KJØGE«. Samme dag fik »Nr. 19« sin filmdebut ved en dobbelttur Maribo-Holeby, hvor »Flamingo Film« skød nogle scener til Ellehammer-filmen: »Nu stiger den«. Nr. 19 arbejdede igen for filmfolkene den 20. og 21. – både på Bandholm- og Rødby-strækningerne. »Filmeriet« gives os lidt penge i kassen – og LJ en masse besvær – vi er trafikinspektør Jacobsgaard megen tak skyldig for enestående overbærenhed.

På »premieredagen« den 22. maj befordredes 295 rejsende i plantogene og i ét særtog – 1. pinsedag befordredes 595 rejsende – og 2. pinsedag 238. Den 5. juni benyttedes togene af ialt 436 rejsende.

Museumstogets lille »folder« med køreplanen for 1966 medfølger dette nummer af tidsskriftet som bilag. (BC)

Nyt fra maskinafdelingen

Så er driften af foreningens Museumtog i fuld gang, og selvom sommerens turlister forlængst er lagt, skal ingen holde sig tilbage – alle medlemmer er velkomne til at give et nap med i Maribo.

KSB C 20 blev meldt færdig i Klampenborg den 23. maj og indsat i »pinsetrafikken« på MBJ. Arbejdsholdet i Klampenborg har lagt et meget stort arbejde i denne vogn, der ved vor overtagelse ikke alene manglede sæder og bagagenet, men også

AAGE KRØLL

Guldbergsgade 29-32, København N
Telf. 39 06 12

**STØT DANSK ARBEJDE
Z.**

DANSK VOXDUG INDUSTRI

Østerbro
Frakkeskånere, luffer, køretæpper, forklæder m.m.

SKILTEFABRIK SERICOL A/S

Løvegade, Slagelse

Telf. 52 16 53

A/S UNIKA-VÆV

Sølvgade 38, København K
Telf. Minerva 5161

MASKINFABRIKKEN NORVA A/S
Vaskemaskiner til export

Skaffervej 6, NV
Telefon Taga 1000

STØT

KAMPEN FOR KRÆFTENS BEKÆMPELSE

GULDSMEDIE

E. Blach Hansen

Østergade 3, Herning
Telf. 0711 - 800

CEDO LÅSEFABRIK A/S

Rødovre

CONSTANTIN & GEFION FILM

Rådhuspladsen 16
København V

H. A. WEGEBERG - VASKEMASKINER

Søndergade 16, Herning
Telf. 0711 - 4411

PAS PÅ DE GAMLE I TRAFIKKEN

PHILBECH GREGERSEN A/S

Kokkedal

Med venlig hilsen

D. B.

GAARDE

TØMRER- OG BYGNINGSSNEDKERI

»HOTEL HENNE STRAND«

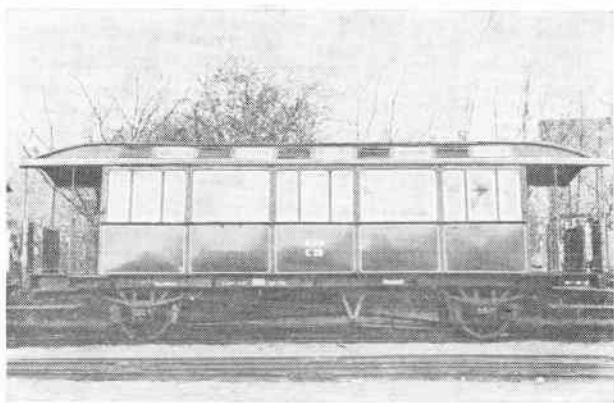
Henne v. Varde

samtlige skillerum, og i øvrigt var i meget dårlig stand. Vognen var uden bremsetøj, men den er nu både forsynet med skrue- og trykluftbremse. Vi håber den gamle Slangerupbanevogn vil blive populær blandt vore passagerer, og i hvert fald betyder den en stærk udvidelse af vor kapacitet ved større udflugtstog.

Som De ser, sker der hele tiden noget i maskinafdelingen, og det er heller ikke meningen at holde »sommerferie«, hverken i Klampenborg eller i Roskilde, selvom driften naturligvis først og fremmest skal passes.

I Bandholm har vor banetjeneste hele foråret haft travlt med at anlægge en ny og længere perron – en ikke lille opgave, og vi håber i sommerens løb at få lagt endnu to spor til vore vogne i kulgården i Maribo. Udover dette har vi mange andre opgaver i gang, bl. a. maling og vedligeholdelse af det øvrige materiel, bl. a. er ØSJS D 11 blevet lakeret.

Prøv at gennemgå Deres planer for sommeren – var det ikke morsomt at være med i dette restaureringsarbejde eller i den almindelige drift? Overvej, om ikke der kunne blive tid til et par uforglemmelige dage i Maribo og Bandholm, og skriv eller ring



KSB C 20 fotograferet i Klampenborg før afsendelsen til Maribo. Foto: Kaj Mose Nielsen

så og aftal nærmere. – Vi er jo nødt til at planlægge arbejdet i god tid, så jo før vi hører fra Dem, des bedre. Der er allerede flere medlemmer, der har meddelt, at de gerne vil holde i hvert fald en del af sommerferien i Maribo, muligvis kommer der også besøg fra de svenske klubber, så der er muligheder for en rigtig »jernbaneferie« – og tillige en meget billig ferie, idet indtil 25 mand kan sove i Maribo ad gangen, blot sovepose medbringes. Der er desuden kogevej, så der også kan laves mad.

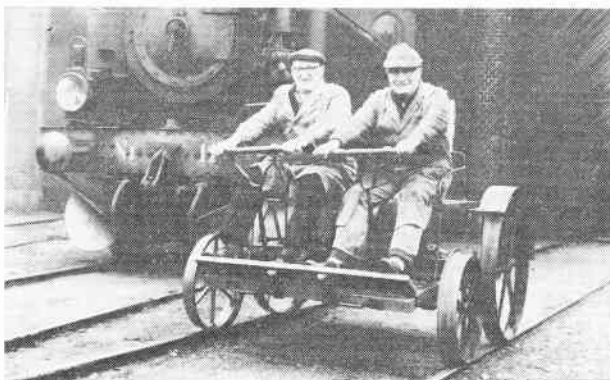
Med denne opfordring ønskes medlemmerne en god sommerferie, og vi håber at høre fra mange, der vil være med!

NB: I næste nummer bringes en samlet materiel-
fortegnelse, idet vi er klar over, at vore nyanskaffelser mangler en nærmere præsentation.

★

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

(Sv. J.)



Ikke alle foreningens aktive medlemmer hører til de yngste årgange. Her ses pens. lokofører Bertram Jensen (t.v.) og pens. lokofører E. V. Jensen (t.h.) Foto: Tom Lauritsen

Maskinafdelingen holder udsalg.

Maskinafdelingens lager i Klampenborg har foretaget en ekstra oprydning, hvorved forskellige effekter er blevet »overtallige«. Det drejer sig om særtogs-, arbejdstogs- og andre signalskiver, skilte af forskellig slags, gamle askebægre og meget andet. Dette sælges til interesserede medlemmer til fordel for restaureringsarbejderne. Henvendelse i Klampenborg på arbejdsdage (lørdag-søndage). Medlemmer i provinsen kan få oplysninger om »stoffet« ved at indsende frankeret svarkuvert til: Niels Jensen, Frimestervej 67, København NV. (NBJ)

★

Hvem vil hjælpe med at gøre D 32 færdig?

Vinterens dårlige vejr har sinket arbejdet med vognen, hvorfor jeg beder interesserede og arbejdsvillige medlemmer henvende sig til disponant E. Møller Nielsen, Tegllusvej 13, Hammel, tlf. Hammel 355. En à to mand er nødvendige, for at vognen kan blive færdig i sommer.

NB: Arbejdet foregår i Viborg. (EMN)

Forsidebilledet:

TGOJ's flotte turbinelokomotiv, litra M3t, nr. 71, fremfører særtog for »Svenska Järnvägsklubben« på foreningens udflugt den 4. juni 1966.

Foto: Hans Gerner Christiansen

PETER SØRENSEN – PENGESKABE

Nørre Voldgade 22
Telf. CE 223

ROSKILDE TIDENDE

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Til alt byggeri skal der LECA-blokke til
GØRDING CEMENTSTØBERI
Telf. (051) 7 82 83

LOUIS ZWICKI
Piano- & Flygelfabrik

Grundlagt 1899

FREDERIKSSUND KARROSSERIFABRIK
Telefon 565

AVNSLEV AUTOVÆRKSTED
Telefon 229

NYBORG HOBBY
Telefon 1984

FONA RADIO
ODENSE
Telf. 12 33 68

VIKING HAVREGRYN
HØJRUP
Telefon 62

HOTEL LITORINA
Løkken

Telf. (089) - 1 - 44

A/S RANDERS-HADSUND JERNBANE

BRANDE SOGNS SPARE- OG LAANEKASSE

Kontortid: 10–12 og 14–16
Lørdag 9–12 – Fredag tillige 19–20
Telf. 65 – Giro 87 195

WAGNER LAUERSEN
Danmarksgade 8, Hjørring
Gas – Vand – Sanitet
Telefon Hjørring nr. 6 (0891)

JOHANNES SØRENSEN
Entreprenør

Årslev Vase pr. Randers

N. C. CHRISTENSEN A/S
Trikotagefabrik
Pontoppidansvej 4, Herning
Telf. 286

ÆBELTOFT-TRUSTRUP PRIVATBANE

BENT NIELSEN – SADELMAGER
Adelgade 131
Telf. 03 - 775 - 1737

CARL JENSEN – MURERMESTER
Kongensgade 94
Fredericia

SKELSKØR LYSTSKOV
Skelskør
Telf. (03) 59 40 34

Rettelsesliste til oversigten „Danske Statsbaners person-, post-, og rejsegodsvogne 1965 - II”

Det havde været redaktionsudvalgets ønske at kunne bringe en revideret oversigt over statsbanernes person-, post- og rejsegodsvogne (beholdningen pr. 31/3 1966) i dette nummer af tidsskriftet. Pladsmangel og – pengemangel har ikke gjort dette muligt. I stedet bringes en rettelsesliste til oversigten,

der bragtes i tidsskriftets nr. 9/65 – siderne 13–16, som så kan ajourføres af særligt interesserede læsere. Vi håber at kunne bringe en revideret oversigt til efteråret. (Rettelseslisten omfatter til- og afgang (udrangeringer, omnummerering m.v.) i perioden 1/10 1965 – 31/3 1966).

1. distrikt		2. distrikt	
Tilgang:			
B	2039, 2041, 2043, 2045, 2047, 2049, 2051, 2053, 2055, 2057, 2059, 2061, 2063		2040, 2042, 2044, 2046, 2048, 2050, 2052, 2054, 2056, 2058, 2060, 2062, 2064–2074
BU	3702–3704		3701 (omnum. f. 2102)
CAE	1260		1278–1280
CC	1149–1153 (overført f. 2. d.)		1190–1194 (overført f. 1. d.)
ECO			6219, 6221, 6276, 6278, 6281 (overført f. 1. d.)
Afgang:			
AF			80
AT			220
AU	161, 162, 163 (omb. t. BU)		
BU			2102 (omnum. t. 3701)
CA	1244 (omb. t. CAE)		1256, 1257, 1258 (omb. t. CAE)
CC	1190–1194 (overført t. 2. d.)		1149–1153 (overført t. 1. d.)
CM	2159, 2167		2063, 2067, 2095, 2112, 2145, 2149, 2150
CME	2422		2421
CMT			2468
CMZ			2277, 2262, 2266
CO	2745		2652
CP	2842, 2860, 2898, 2812, 2931		2868, 2915, 2924, 2926, 2939, 2960, 2982
CPE	2989		
CRL	3610		3617
CPM			2994
CQM			3517, 3551, 3553, 3559
CRM	3632, 3669, 3679		3654, 3655
CRML	3625, 3631, 3636, 3642		
CU	4024, 4026, 4027, 4028, 4029, 4051, 4052, 4053, 4076, 4106, 4114, 4116, 4117, 4118, 4119, 4124, 4143, 4146, 4149, 4151, 4153, 4157		4057, 4252
CV	4303, 4314, 4317, 4318, 4321, 4324, 4326, 4328, 4332, 4335, 4336, 4338, 4340 1)		
CXM			4506
ECO	6219, 6221, 6223 2), 6276, 6278, 6281		6204, 6240
EH			6769, 6808
EHP			6817
EK	6940, 6945		

1): fejlagtig opført som 4348

2): udrangeret – øvrige overført t. 2. d.

Varme - Sanitet
Nye badeværelser i ældre huse



Få et gratis tilbud!

Tal med

Henning Mortensen

Borgergade 38 - Silkeborg

Telefon 810 - (0681)

**BADEVÆRELSE - FJERNVARME
VANDVÆRKSANLÆG - BLIKKENSLAGERI
VENTILATION - ALT I SMEDEARBEJDE**

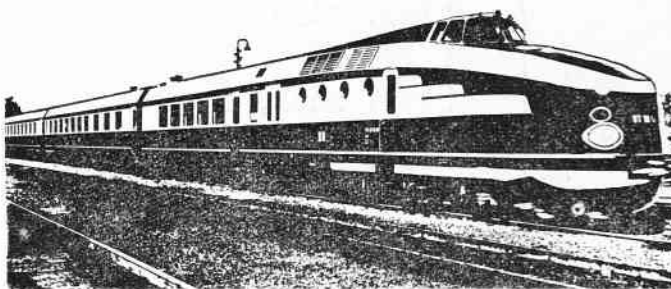
Original
LUXO-Lamper

ELEKTROARMATUR A/S

Gasværksvej 4-6 C

København V. - VE 4035 - 36

Skal De til Berlin?



Også i vinterhalvåret kører det moderne, gennemgående lyntog »Neptun«, således at De i løbet af ca. otte timer — der også indbefatter en behagelig sejltur mellem Gedser og Warnemünde — hurtigt og bekvemt når Berlin.

Besøg under Deres ophold de mange museer, udstillinger og kulturelle arrangementer i DDRs hovedstad.



DDR's TURIST- & TRAFIKINFORMATION

Telefon Eva 6866

Vesterbrogade 84, København V



Med Danmarks fordelagtigste
finansiering af oliefyr

KKKK A/S

Islands Brygge 22, S. - AS 6300

Hørsholm
Savværk & Trælsthhandel

Selmersvej 28

Tlf. 86 00 86

Danske Statsbaners godsvogne 1966

I. Lukkede vogne

Nyt litra	Nyt nummer (lavest-højest)	Gl. litra	Antal	Gl. nummer (lavest-højest)		RIV-mærket ¹⁾ Antal	EUROP-mærket Antal	Lastgrænse					Islast t	Tara ca. t		Bundflade m ²	Læsselængde m	
											S							
								A	B	C	A	B+C						
								t		t								
• Gklm	111 6 000—111 6 239	HJ	98	37001—37279				15,5	15,5					9,0	18,4	6,81	2	
• Gklm	111 7 000—111 7 516	HJ	417	36671—37775				15,5	15,5					9,6	18,8	6,95	2	
• Gklm	111 8 000—111 8 783	HJ	717	36688—38000				15,5	15,5					9,5	18,8	6,95	2	
• Gklms	138 8 000—138 8 804	HD	800	38001—38805				17,5	17,5	17,0				10,6	21,3	7,90	2	
• Gs	120 0 000—120 0 017	Gs	18	39900—39917		18		19,0	21,0	19,0	20,0			12,6	27,0	10,00	2	
• Gs	120 1 000—120 1 881	GS	874	40000—40874		874	874	19,5	21,0	19,5	20,0			12,2	25,2	9,26	2	
• Gs	120 2 000—120 3 999	Gs	1999	41000—42999		1999	1999	19,5	23,5	27,5	19,5	20,0		12,2	25,0	9,26	2	
• Gs	123 0 000—123 0 289	Gs	290	43000—43289		290	290	20,0	24,0	28,0	20,0	24,0		12,0	25,0	9,26	2	
• His	210 2 000—210 2 299	HS-t	300	49600—49899		300		19,0	23,0	27,0	19,0	23,0		13,0	23,8	8,60	2	
• His	210 2 990—210 2 999	HS-t	10	49900—49909		10		19,0	23,0	27,0	19,0	23,0		12,6	23,8	8,60	2	
• Hs	210 0 000—210 0 199	I	200	21501—21700		200		19,5	21,0	19,5	20,0			12,4	25,2	9,27	2	
• Hk	205 0 000—205 0 129	IA	128	19001—19130				17,5	17,5					12,4	21,3	7,90	2	
• Hks-v	215 0 300—215 0 669	IAL	369	19131—19500		369		17,5	17,5	17,0				10,8	21,3	7,90	2	
• Hks-v	215 0 700—215 0 749	IAL	49	19501—19550		49		17,5	17,5	17,0				10,8	21,3	7,90	2	
• Hks-u	215 0 000—215 0 249	IAK	250	21001—21250		250		17,5	17,5	17,0				11,6	21,3	7,90	2	
• Hks	215 0 800—215 0 899	IAR	99	21251—21350		99		17,5	17,5	17,0				11,1	21,3	7,90	2	
• Hkrs	215 6 000—215 6 049	IAR	50	21351—21400		50		17,5	17,5	17,0				11,1	21,3	7,90	2	
		IB	90	18851—18950				15,5	15,5			1,0		10,5	16,2	5,92	2	
		IBU	35	18951—19000				15,5	15,5					10,5	18,6	6,78	2	
		IE	8	18792—18800				15,5	15,5					9,5	21,3	7,90	2	
		IF	15	24881—24895				14,0	14,0					12,2	17,3	7,28	2	
		IG	3	19741—19755				13,0	13,0					7,5	16,3	6,41	2	
		IGK	3	19800—19848				13,0	13,0					7,8	16,3	6,41	2	
		IGK	3	20095—20143				13,0	13,0					9,2	16,3	6,41	2	
• Ics	807 7 100	IKA	1	25101		1 ⁴⁾		14,5	18,0	14,5	17,5	2,5	17,2	19,6-22,1	8,6-9,7		2	
• Ics	807 7 101	IKA	1	25190		1 ⁴⁾		15,5	18,0	15,5	17,5	2,5	16,3	19,6-22,1	8,6-9,7		2	
• Ics	807 7 102—807 7 189	IKA	88	25102—25189		88 ⁴⁾		15,5	18,0	15,5	17,5	2,5	16,3	19,6-22,1	8,6-9,7		2	
		IKG	40	24462—24714				11,0	11,0			1,0	14,0	14,5	6,11	2		
		IKH	10	24811—24829				11,0	11,0			2,7	15,3	13,4	5,70	2		
• Icmos	806 7 000	IKN	1	25499		1 ⁴⁾		13,0	17,0	19,0	13,0	17,0	1,5	18,6	17,8	7,90	2	
		IKP	12	24801—24827				11,0	11,0			1,0	15,0	15,8	6,61	2		
		IKS	2	24901—24902				14,5	16,0	10,0		1,5	17,3	22,9	9,15	2		
		IKT	68	24562—24662				11,0	11,0			1,0	15,0	14,5	6,11	2		
		QG	2	18485—33200				15,5	15,5					7,3	16,3	6,41	2	
		QGR	3	35317—35586				15,5	15,5					8,1	16,3	6,41	2	
		QHL	2	31504—32123				15,5	15,5					8,0	19,0	6,94	2	
		QRL	2	36258—36307				15,5	15,5					8,2	19,0	6,94	2	
• Uahk	721 1 000—721 1 002	U	3	39501—39503				26,0	26,0					18,0				
• Ud	901 0 600—901 0 683	U	42	39601—39683		24		21,0	21,0					9,7				
• Uhk	701 3 000—701 3 002	U	3	39521—39523		1		18,5	18,5					12,1				

Antal lukkede godsvogne pr. 31/3-1966: 7105 stk.

Bilag til "JERNBANEN" nr. 5/66.

	Rumfang m³	Døråbning m		Indv. højdemål m		Længde over pufferens støtflader m	Akselafstand m	Antal bærestænger Stk	Antal kødkroge Stk	Dobb. vægge Kreaturbinde- ringe K Bideringe G for løse gitter	Bremse			Varmeledning L	Bemærkninger	
		Rangerskrbr. Rs	Håndbr. H	Trykluftledn. Godstogsbr. G Gods- og personotogsbr G-P												
					b						h	Midte	Side			
70	42,2	1,60x1,95	2,33	2,21	8,10	4,20					H, RS³)	TL, G³)		Læsselemme 90 vogne ²)		
70	42,9	1,80x1,95	2,33	2,21	8,64	4,50					RS	TL, G³)		» 14 » ²)		
70	42,9	1,80x1,95	2,33	2,21	8,23	4,50					H	TL, G³)		» 19 » ²)		
70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00					RS	G-P		»		
70	67,0	2,00x2,00	2,77	2,18	11,36	7,00				K	H	G-P		»		
73	63,0	1,80x2,00	2,68	2,10	10,58	5,70				K	RS	G-P		»		
71	63,0	2,00x2,00	2,71	2,10	10,58	5,70				K	RS	G-P		»		
71	63,0	2,00x2,00	2,71	2,10	10,58	5,70				K		G-P		»		
72	51,5	3,88x2,00	2,76	2,08	10,10	5,40					RS	G-P		Forskydelige sidevægge		
72	51,5	3,88x2,00	2,76	2,08	10,00	5,40						G-P		» »		
72	63,0	2,00x2,00	2,68	2,10	10,58	6,50					RS	G-P	L	2 vogne midlertidig omltr. til ZF		
70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,19	4,70					H	TL				
70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00					H	G-P				
70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00	18	162			RS	G-P				
70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00					RS	G-P				
70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00					RS	G-P				
70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00					RS	G-P				
74	35,1	1,32x1,86	2,08	1,96	8,64	4,50				D	RS	G-P				1 vogn ²)
74	37,9	1,32x1,86	2,08	1,96	8,64	4,50				D	RS	G-P				1 » ²)
70	46,6	1,50x1,99	2,24	2,08	9,30	4,50					H	TL				8 vogne ²)
88	41,2	1,22x1,96	2,45	2,25	9,22	4,50					RS	TL				Gulvrister
64	37,6	1,32x2,02	2,35	2,22	7,70	3,66					H	TL				3 vogne ²)
64	37,6	1,32x2,02	2,35	2,22	7,70	3,66	14	112			H	TL				3 » ²)
64	37,6	1,32x2,02	2,35	2,22	8,11	3,66	14	112			RS	TL				3 » ²)
26	41,0 46,2	1,40x1,94	2,09	2,09	11,74	6,60	18	252	D		RS	G-P				Tøris 600 kg. Indv. pl.bekl.
26	41,0 46,2	1,40x1,94	2,09	2,09	11,74	6,60	18	252	D		RS	G-P				
26	41,0 46,2	1,40x1,94	2,09	2,09	11,74	6,60	18	252	D		RS	G-P				
88	29,6 30,5	1,22x1,96	2,03-2,10	2,03-2,10	9,22	4,50	13	104	D		RS	TL, G³)		1 vogn midlertidig omltr. til ZM		
25	28,0	1,22x2,00	2,09	2,09	9,19	4,70			D		H	TL		10 vogne ²)		
25	35,6	1,40x1,90	2,00	2,00	11,30	7,00	20	280	D		RS	G-P				
88	32,0 33,0	1,22x1,96	2,03-2,10	2,03-2,10	9,19	4,70	14	112	D		H	TL				
61	50,5	1,40x1,92	2,20	2,20	11,90	6,00	18	200	D		RS	G-P				
88	29,6 30,5	1,22x1,96	2,03-2,10	2,03-2,10	9,22	4,50	13	104	D		RS	G-P				
64	35,0	1,27x1,98	2,21	2,08	7,70	3,66				K, G	H	TL		2 vogne ²)		
64	35,0	1,27x1,98	2,21	2,08	8,11	3,66				K, G	RS	TL		3 » ²)		
74	41,0	1,27x1,98	2,21	2,08	8,23	4,50				K, G	H	TL		2 » ²)		
74	41,0	1,27x1,98	2,21	2,08	8,64	4,50				K, G	RS	TL		2 » ²)		
	26,6				10,99	5,50					H	TL		3 vogne ²) Oliebeholdervogn		
	26,5				8,10	4,20					H	TL, G³)		42 » ²) Råsukkerbeh.v.		
	22,0				8,80	4,50					RS	TL, G³)		3 » ²) Oliebeholdervogn		

¹) -

²) Må kun anvendes til specielle transportør.

³) Vognene har forskellige bremser indenfor de nævnte systemer.

⁴) INTERFRIGO-mærket.

Danske Statsbaners godsvogne 1966

2. Åbne vogne

Nyt litra	Nyt nummer (lavest—højest)	Gl. litra	Antal	Gl. nummer (lavest—højest)		RIV-mærket Antal	EUROP-mærket Antal	Lastgrænse				Tara ca. t	Bundflade m ²	Længde m
								A B C			S			
								t			t			
•E	502 0 000—502 0 399	E	399	52000—52399		399	399	22,0	26,0	30,0		9,6	24,0	8,76
•E	500 0 000—500 0 099	E	100	53400—53499		100	100	21,0	25,0	29,0		10,9	24,0	8,76
•Elo	511 0 000—511 1 654	PB	1647	10001—11655		1647		21,0	21,0			9,4	21,5	7,65
•Elo	512 7 400—512 7 401	PD	2	27401—27402				21,5	23,0			10,4	24,0	8,72
		PE	8	17702—17731				15,5	15,5			7,8	18,4	6,72
		PER	2	17686—17689				15,5	15,5			8,3	18,4	6,72
		PF	118	15214—17551				15,5	15,5			6,7	18,0	7,65
		PFR	21	14021—17497				15,5	15,5			7,0	18,0	7,65
		PH	2	7478—7489				13,0	13,0			5,6—7,5	17,9—18,0	7,12—7,65 2
		PH	1	7656				13,0	13,0			6,4	18,0	7,65
		PJ	82	16622—17219				15,5	15,5			7,4	19,0	6,79
		PJB	59	16629—16963				15,5	15,5			8,5	19,0	6,79
		PJR	52	13787—14019				15,5	15,5			8,2	19,0	6,79
		PKR	1	9707				21,0	21,0			9,5	21,3	7,72
		PT	24	9470—9500				21,0	21,0			8,6	21,3	7,72
		PT	73	9501—9584				21,0	21,0			9,5	21,3	7,72
		PTR	31	9585—9624				21,0	21,0			9,5	21,3	7,72
		PTR	32	9625—9665				21,0	21,0			9,7	21,3	7,72
		PU	5	9906—9951				21,0	21,0			7,6	14,8	5,30
		PUR	5	9890—9900				21,0	21,0			8,5	14,8	5,30
•Fd	602 0 550—60 2 0 699	Fd	150	59550—59699		2 3)		20,0	24,0	28,0		11,9		
•Fdk	607 0 712—607 0 722	PS	9	9712—9722				20,0	20,0			9,4		6,01
•Fdk	607 0 723—607 0 733	PS	10	9723—9733				18,0	18,0			9,4—10,2		6,01
•Fdk	607 0 815	PSL	1	9815				20,0	20,0			8,3		5,50
•Fdk	607 0 797—607 0 798	PSR	2	9797—9798				18,0	18,0			10,3		6,01
Fdkk	607 0 801—607 0 806	PV	6	9801—9806				15,5	15,5			7,8		5,15
Fdkk	607 0 807	PV	1	9807				15,5	15,5			8,7		5,15
•Kbs	333 0 000—333 0 449	KS	450	60000—60449		450		19,5	23,5	27,5	19,5 23,5	12,5	34,6	12,50
•Kbkm	322 5 020	TF	1	8150				17,5	17,5			10,3	28,8	10,70
•Kbkm	322 5 051—322 5 149	TF	99	8051—8149				17,5	17,5			10,3	28,8	10,70
•Kklm	323 0 000	TF	1	8020				17,5	17,5			9,6	28,8	10,70
•Kklm	323 0 001—323 0 019	TF	19	8001—8019				17,5	17,5			9,6	28,8	10,70
•Kklm	323 0 021—323 0 050	TF	30	8021—8050				17,5	17,5			10,0	28,8	10,70
		TB	4	8210—8213				15,5	15,5			7,5	18,8	7,65
		TC	1	8205				15,5	15,5			6,7	17,7	7,50
		TC	1	8206				15,5	15,5			6,9	17,7	7,50
		TD	94	8443—8749				13,0	13,0			6,3	17,7	7,50
		TD	11	8502—8793				13,0	13,0			6,1	17,7	7,50
		TD	1	8761				13,0	13,0			6,1	17,7	7,50
		TD	5	8826—8860				13,0	13,0			5,4—7,2	17,9—18,0	7,12—7,63 2
		TD	2	18003—18007				13,0	13,0			6,4	18,0	7,63
		TDB	5	8435—8442				13,0	13,0			7,8	17,7	7,50
		TDR	2	8469—8485				13,0	13,0			7,1	17,7	7,50
•S	420 1 000—420 1 039	TGS	40	9201—9240		40		40,0	42,0			23,6	53,8	19,90
•Sk	425 1 000—425 1 019	TGT	20	8976—8995				31,5	31,5			18,5	37,8	15,10
Skm	425 2 105—425 2 175	TGC	65	8905—8975				31,5	31,5			16,6	31,0	12,40
•Uai	989 0 000	Sad	1	69400		1		58,5	70,5	80,0		37,5		21,80
•Uai	929 2 000	Sd	1	69600		1		31,5	40,0			30,5		18,60
		TH	40	9001—9149				16,5	16,5			10,0	15,6	5,70
•Uai	929 3 000	TK	1	10000				40,5	40,5			19,2		12,50
•Uai	989 1 000	TM	1	9991		1		47,0	47,0			34,3	52,8	18,20

Antal åbne godsvogne pr. 31/3-1966: 3738 stk.

Læsebredde ≡	Sidehøjde ≡	Døråbning ≡	Længde over pufrernes støtflader ≡	Akselafstand ≡	Antal aftagelige endevægge sik	Antal aftagelige side- og endestøtter sik	Bremse			Bemærkninger
							Rangerskrbr. RS	Håndbr. H	Trykluftledn. TL Godstogsbr. G Gods- og personstogsbr. GP.	
2,76	1,49	1,80	10,0	5,40	2				TL	
2,76	1,49	1,80	10,5	5,40	1		RS		G	
2,80	1,20	1,50	9,02	5,00	2		H		G	
2,75	1,00	1,50	10,10	6,00	2		H		G	
2,74	1,00		8,10	4,00	2		H		TL	
2,75	1,00		8,80	4,00	1		RS		TL	
2,36	0,90	1,68	8,96	4,20	2		H		TL	17 vogne ²⁾
2,36	0,90	1,68	8,96	4,20	1		RS		TL	11 » ²⁾
36—2,52	0,8—0,9		8,52—8,96	4,00—4,20			H		TL	
2,36	0,75-0,90	1,68	8,96	4,20	2		H		TL	
2,80	1,00	1,50	8,10	4,20	2		H		TL	45 » ²⁾
2,80	1,00	1,50	8,10	4,20	2		H		G	2 » ²⁾
2,80	1,00	1,50	8,10	4,20	1		RS		G	13 » ²⁾
2,76	1,55	1,50	9,80	4,50	1		RS		TL	Presenningoverdækning
2,76	1,55	1,50	9,10	4,50	2		H		TL	» 1 vogn ²⁾
2,76	1,55	1,50	9,10	4,50	2		H		G	» 3 vogne ²⁾
2,76	1,55	1,50	9,10	4,50	1		RS		G	» 2 » ²⁾
2,76	1,55	1,50	9,80	4,50	1		RS		G	» 1 » ²⁾
2,80	1,35	1,50	6,61	3,50	2		H		TL	5 vogne ²⁾
2,80	1,35	1,50	7,30	3,50	1		RS		TL	5 » ²⁾
			9,14	5,50			RS		G	Selvtømmende ballastvogn
2,55			6,83	3,60			H		TL	9 vogne ²⁾ Kultransportvogn
2,55			6,83	3,60			H		TL	10 » ²⁾ »
			6,83	3,60			H		TL	1 » ²⁾ Grustransportvogn
2,55			6,83	3,60			RS		TL	2 » ²⁾ Kultransportvogn
2,81	1,62		6,61	3,50			H		TL	6 » ²⁾ »
2,81	1,62		7,30	3,50			RS		TL	1 » ²⁾ »
2,77	0,45	1 ¹⁾	13,96	8,00		20	RS		G-P	
2,68	0,43	1 ¹⁾	12,03	6,80	2	22	H		G	
2,68	0,43	1 ¹⁾	12,03	6,80	2	22	H		G	
2,68	0,43	1 ¹⁾	12,03	6,80	2		H		TL	
2,68	0,43	1 ¹⁾	12,03	6,80	2		H		TL	
2,68	0,43	1 ¹⁾	12,03	6,80	2		H		G	
2,46	0,40	1 ¹⁾	8,96	4,20			RS		G	Ballastvogn
2,36	0,45	1 ¹⁾	8,83	4,20	2		H		TL	
2,36	0,45	1 ¹⁾	8,90	4,20	2		H		TL	
2,36	0,30	1 ¹⁾	8,83	4,20	2		H		TL	4 vogne ²⁾
2,36	0,35	1 ¹⁾	8,83	4,20	2		H		TL	
2,36	0,39	1 ¹⁾	8,83	4,20	2		H		TL	
36—2,52	0,4—0,5	1 ¹⁾	8,52—8,96	4,00—4,20	2		H		TL	2 vogne ²⁾
2,36	0,39	1 ¹⁾	8,96	4,20	2		H		TL	
2,36	0,30	1 ¹⁾	8,83	4,20	2		H		G	
2,36	0,30	1 ¹⁾	8,83	4,20	1		RS		TL	
2,70	0,45	1 ¹⁾	21,30	14,20	2	16	H		G	2 vogne ²⁾
2,50	0,45	1 ¹⁾	16,43	10,44	2	12	H		TL	
2,50	0,45	1 ¹⁾	13,73	9,50	2	10	H		TL	
2,50			23,04	15,90			RS		G	Forsænket vognbund
3,00			19,84	13,96			RS		G	»
2,74			7,95	3,66			RS		TL	Selvtømmende ballastvogn
2,58			13,73	9,10			H		TL	Forsænket vognbund
2,90			19,50	12,00			H		TL	»

¹⁾ Nedklappelige eller aftagelige sidevægge.

²⁾ Må kun anvendes til specielle transportør.

³⁾ 6020670 og 671 midlertidig RIV mrk.