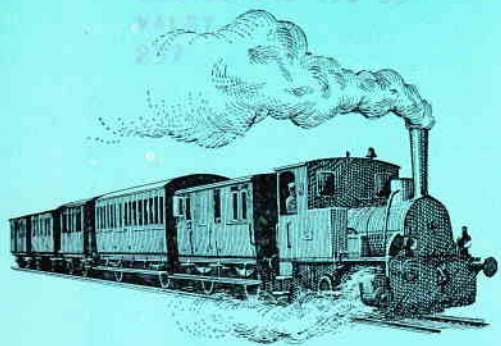




Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM

nr. **6**
Sept. 1966

Anton Dam

GI Kongevej 90
København V



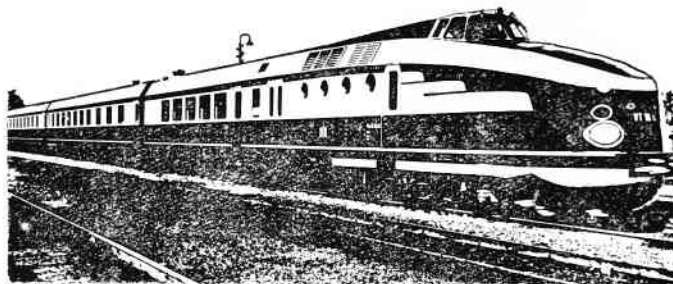
**MODERNE DANSKE ARKITEKT-
TEGNEDE TEAKTRÆSMØBLER**

**HØJESTE KVALITET OG
BEDSTE DESIGN**

GERNE KONTO



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

Mac Baren



C. O. Hansen A/S

Maskinfabrik

Næstved



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,
Sporvejshistorisk Selskab, København,
samt modeljernbaneklubberne i provinsen.

*

Formand:

Politadvokat, cand. Jur. Birger Wilcke,
Søbekken 24, Charlottenlund.
Tlf. (01 66) Ørdrup 2209.

Sekretær:

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

Kasserer:

Assistent Mogens Bruun,
Lindehejen 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 Christiansen,
Bernstorffsvej 17, Odense.
Tlf. (09) 13 08 72.

DJK's nordjyske afdeling:

Trafikassistent S. P. Laursen,
Trafikvej 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) HELrup 6850.

Annoncespedition:

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

Medlemskontingent:

Ordinære medlemmer kr. 15,-
Juniormedlemmer (under 18 år d.
1. januar pågældende år) kr. 10,-
Indmeldelsesgebyr f. nye medl. .. kr. 5,-
Indmeldelsesformular kan rekvireres hos
kassereren (se ovenfor).

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

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.



Jernbanen er rygraden i transportarbejdet i Den tyske demokratiske Republik – såvel for godstrafikken som for persontrafikken. Med et spornet på 14,9 km pr. 100 km² hører det til de tætteste jernbanenet i Europa – og det er et vigtigt bindeled mellem industri, landbrug og landet – og det vigtigste bindeled mellem land og by i republikken.

Karakteristisk for jernbanenettet i DDR er det stråleformede arrangement af hovedlinier og andre vigtige linier udgående fra hovedstaden Berlin, der med sine vidt forgrenede jernbaneanlæg er landets største jernbaneknudepunkt. Denne struktur gentager sig ved de andre vigtige knudepunkter: Leipzig, Halle (Saale), Magdeburg, Karl-Marx-Stadt og Erfurt, og giver således hele nettet en form af spindelsvæv. Dette net betjener ikke alene den indenlandske trafik, men også den internationale, f.eks. har Deutsche Reichsbahn medansvaret for de for Skandinavien så vigtige TEE-forbindelser

TEEM 403 Budapest–Stockholm og

TEEM 413 Budapest–København.

Hovedknudepunktet for transitnettet er banegården Seddin, sydvest for Berlin, hvor det af talrige skandinaviske kunder velbekendte »DR Transitleitstelle« er beliggende. Som det fremgår af navnet, har dette kontor som hovedopgave at overvåge gennemgående sendinger, og det er i stand til – takket være moderne meldeapparatur – dag og nat – og med kort frist – at give oplysninger om enhver transiterende transport. Uden omkostninger overvåges – efter ønske fra udenlandske kunder – bestemte vognes løb, og der kan f.eks. gives melding om den sandsynlige overførselsmulighed på færgeoverfarterne af sendinger bestående af letfordærlige varer.

I 1965 blev der på jernbanelinierne i DDR befordret omkring 260 millioner tons gods med en præstation af 38,9 milliarder ton-kilometer. 684 millioner personer benyttede DR til rejser mellem bopæl og arbejdsplads og til forretnings- og ferierejser m. m., hvorved der ialt præsteredes 17,5 milliarder personkilometer. Over 3 millioner godstog og 3,7 millioner persontog krævedes for afvikling af dette trafikarbejde, og der blev daglig tilbagelagt en strækning, der svarer til en og en halv gang afstanden mellem Jorden og Månen.

Lauritz C. Hahn & Søn

Korn, foderstof og trælast

Tlf. Frederikshavn 22144 (2 linier)

Bindslev 4

A/S LUXOL

VEJMATERIALER

Damgårdsvej – Herning

Telefon 12 46 22

Duros

-det
robuste
rørplade-
batteri

hvor der stilles krav til kvalitet

Det kendte
LYAC-autobatteri
monteres i
alle bustyper.

**PERRONKÆRRER
GAFFELTRUCKS
TOGBELYSNINGS-
BATTERIER
SIGNALBATTERIER O. A.
STATIONÆRE ANLÆG
DIESELLOKOMOTIVER
SKINNEBUSSE
SKIBSBATTERIER**



**AKTIESELSKABET ACCUMULATOR-FABRIKEN
KGS. LYNGBY • TLF. 87 16 45**

BØRGE K. SKAARUP

Aut. gas-, vand- & sanitetsmester



Allégade 4, Holstebro

Tlf. (074) 22723 – 21797

Den gennemsnitlige omløbstid for en godsvogn (læsning, transport, tømning og »videre-læsning«) androg i 1965 3,59 dage, hvilken tid i år søges nedbragt til 3,20 dage.



Forstadstog fremført af DR standard el-loko type E 11.

Foto: DR

Jernbanen spiller en betydende rolle for DDR's økonomi, og den vil i en uoverskuelig tid forblive at være rygraden i alt transportarbejde. Det kan forventes, bl. a. takket være den kraftige udbygning af den kemiske industri, byggeindustrien og industrialiseringen af landbruget samt en udvidet udenrigshandel, at transportmængden, der skal afvikles af jernbanen, i 1970 vil stige til ca. 318 millioner tons. Afviklingen af denne trafik vil i hovedsagen komme til at foregå på hovedstrækningerne, således at en række svagt trafikerede strækninger – selvfølgelig betinget af visse lokale forhold – vil kunne lukkes. Den samlede transportpræstation er beregnet til at omfatte ikke mindre end 47 milliarder tonkilometer.

For tiden ekspederes der vognladningsvise forsendelser på ca. 2.900 »godstarifstationer« i DDR, men 53 pct. af alle ekspeditionsstederne ekspederer mindre end 3 vogne pr. dag, ligesom 58 pct. af de 5.600 tilslutningsbaner kun har en vognudveksling på maksimalt 2 vogne pr. dag. Denne uøkonomiske tingenes tilstand søges i de kommende år – som tilfældet allerede er for stykgodstrafikkens vedkommende – afhjulpet ved såkaldt »knudepunkts-trafik«, hvor lastbiler overtager den naturlige afhentnings- og tilbringer-tjeneste, således at transportarbejdet over de lange afstande koncentrerer på jernbanen. I tiden indtil 1970 skal der etableres 1050 sådanne knudepunktsstationer til betjening af vognladningstrafikken. Stykgodstrafikken skal betjenes af 186 knudepunkter, og et stærkt øget antal

paller og småbeholdere vil blive taget i anvendelse, ligesom der påtænkes anskaffet et stort antal mellemstore og store beholdere til brug for tidligere »egentlige« vognladningsforsendelser.

Deutsche Reichbahn's rullende materiel består for tiden af en park bestående af 6.200 »trækraft-enheder« fordelt på 68 »Baureihen«, 152.000 godsvogne fordelt på 81 »Gattungen« og 11.600 person-, post- og rejsegodsvogne fordelt på 115 »Gattungen«. Uden at komme ind på de omkostninger, som vedligeholdelse og modernisering kræver af en køretøjspark med så stor »typesplitning«, vil det dog let kunne ses, at en koncentration af typer er en stærk nødvendighed. I årene indtil 1970 vil der derfor i første række blive anskaffet storrumsgodsvogne af standard-type, samtidig med at den »bedste« del af den nuværende godsvognspark vil blive moderniseret, bl. a. udstyret med rullelejer o.s.v. For personvognsparkens vedkommende vil man ligeledes koncentrere sig om enkelte typer, der i første række vil komme til anvendelse på hovedstrækningerne, hvorefter en række vogne, der i øjeblikket anvendes på disse linier, vil kunne overføres til sidebaner – for visse typers vedkommende efter en gennemgribende modernisering.



DR diesel-loko type V 180 med persontog bestående af »Doppelstockwagen« type DB 13.

Foto: DR

Transportvæsenet i DDR tegner sig for et samlet energiforbrug på 15 pct. af det samlede energiforbrug i republikken, og af denne andel tegner DR sig for 77 pct. – og indtager således en førsteplads. Over $\frac{3}{4}$ af dette energiforbrug (målt i varmeeenheder) benyttes til togfremførsel. Dette betyder – demonstreret i et praktisk eksempel – at DR – i 1963 – forbrugte 5,5 millioner tons enhedsbrændstof – hvoraf 3 millioner tons var stenkul. Dette kvantum

Fortsættes side 19

Cheminova A/S

Lemvig



F. Berg - Jacobsen

Tømremester

Østergade 52, Skjern

Tlf. (073) 50454

**Frederikshavn
Fiskehermetik
og konservesfabrik**

Telf. 22566

Pauli Maskinfabrik

v/ Pauli Madsen

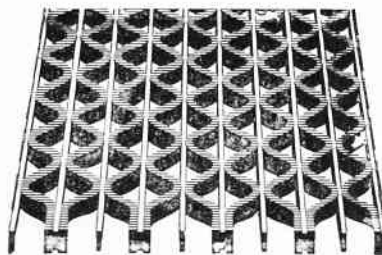
Vestergade 4 - Ringkøbing

Tlf. (074) 21195

Spec.: Båndpudsemaskiner til træ

MÅTTER

Speciale: Lamelmåtter fl. typer samt
gummiløbere og støbte måtter



Endvidere mange modeller i cyklestativer
-skure, bænke, gitterriste m. m.

»Gummimåtten«

Kolding

Tlf. (055) 2 3800

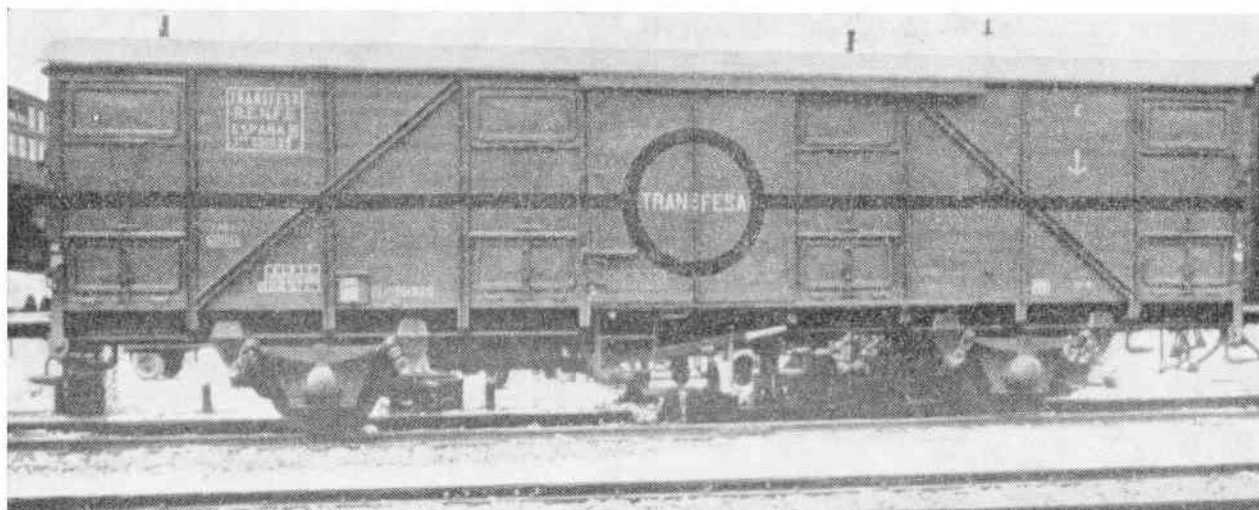
Gå først til



over hele landet

Forskellig sporvidde — *ingen hindring længere*

Ved Erik B. Jonsen



Lukket godsvogn, let isoleret – til brug for transport af bl. a. frisk frugt og grønsager. Vognen er P-mærket (TRANSFESA-ejet), udstyret med udskiftelige hjulsæt (E-mærket i vognens øverste højre side), har smalt profil af hensyn til kørslen på BR-strækningerne og overførslen på kanalfærgerne (»Anker«-mærket). Bemærk endvidere vægtstangsbremsen – og de særlige spanske og engelske signaturer. Vognen er i øvrigt udstyret med såvel trykluft- som vacuumbremse. Foto: RENFE

Europas jernbanenet er – generelt sagt – delt op i fire »standardsporvidde-regioner«.

Størstedelen af vort kontinents jernbaner er bygget med den Stephenson'ske normalsporvidde – 1435 mm. Der findes omtrent 250.000 km jernbane med denne sporvidde – fra Lapland og Skotland i nord til Messina og Bosporus-strædet i syd. På andenpladsen kommer det russiske bredspor – 1524 mm (ca. 130.000 km) – hvilken sporvidde, foruden naturligvis i Rusland, også anvendes i Finland. De to stater på den pyrenæiske halvø benytter sig af sporvidden 1676 mm (ca. 16.000 km) – også kaldet Iberia-spor, og endelig har Irland (Eire såvel som Ulster) standardsporvidde 1600 mm, og er som det eneste »system« helt isoleret fra de andre. Endelig kan så nævnes, at der indenfor disse »sporvidde-regioner« findes tusinder af kilometer smalspor varierende fra 600 mm til 1213 mm.

Denne »opsplitning« i forskellige sporvidder betyder forståeligvis et svært handicap for jernbanerne i konkurrencen med andre transportmidler, idet omlastning ved grænse- og overgangsstationer koster både tid og penge. Problemet er dog ikke blot aktuelt i Europa, det gør sig gældende i de fleste verdensdele. I Nordamerika ombyggedes i sidste del af forrige århundrede et vidtstrakt bredspornet til nor-

malspor – og netop i disse år er problemet aktuelt i Australien.

Jernbaneforvaltningerne verden over har angrebet problemet – stort set – på følgende måder:

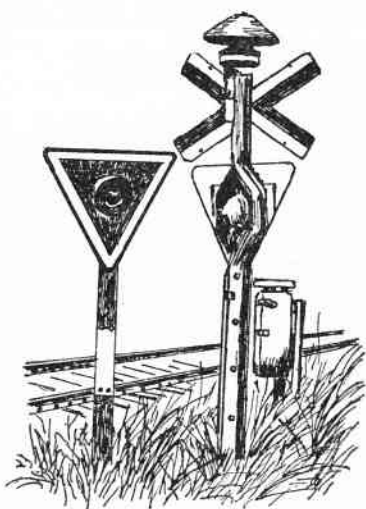
1. Sporvidden er ændret til den for området dominerende.
2. Vognene fra ét system transporteres på overførselsvogne på det »andet« system.
3. Vognene forsynes med udskiftelige hjulsæt og bogier.
4. Vognene forsynes med omstillelige – også kaldet variable hjulsæt eller bogier.

Hvor de økonomiske forudsætninger har vist sig gunstige, eller andre faktorer har talt til fordel herfor, har man valgt ombygning til den dominerende sporvidde. Vi har eksempler derpå i vore nabolande Sverige og Norge. I Australien – som nævnt i et foredrag i vor forening – arbejder man i øjeblikket kraftig på at standardisere enkeltstaternes sporvidde – i visse tilfælde ved indlægning af et »tredie« spor.

Hvor man har et mindre, men livligt trafikeret smalspornet, klares trafikbehovet lettest med overførselsvogne – smalsporskøretøjer, hvorpå normalsporede vogne kan anbringes. Dette system er meget anvendt i Sverige, og det forekommer også i stor udstrækning i Tyskland og Østrig. Systemet har

Hillerød Privatbaner

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane



Kosangas-Depot Maribo

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

BONDO GRAVESEN

Snedkeri

Classensgade 34
København Ø

Deres bank



AKTIESELSKABET

HJØRRING DISKONTOBANK

BINDSLEV . HIRTSHALS . LØKKEN . SINDAL
TAARS . TOLNE . TVERSTED . UGGERBY

Andelsbanken

Østergade 28
Struer
Tlf. (078) 50677

Flauenskjolds farvehandel

Vendsysselgade 18 - Tlf. 13 47 00
Kastetvej 116 - Tlf. 13 13 39
AALBORG

ikke været anvendt ved danske smalsporbaner, her anvendtes – ved Kolding–Egtved Jernbane, som beskrevet i hæfte 10 i DJK's bogserie, normalsporede hhv. smalsporede undervogne, hvorpå løse vognkasser, såkaldte færing, kunne anbringes, et princip, der svarer til de nu meget anvendte undervogne til transport af pa-beholdere.

Allerede omkring 1910 lanceredes en metode til udskiftning af hjulsæt på vogne i trafik mellem Østrig og Rusland. Systemet, der kaldes Breidsprecher, gav impulsen til et lignende arrangement ved den fransk-spanske grænse. To verdenskrige og en borgerkrig stoppede dog udviklingen her indtil 1946/47, hvor systemet blev taget op på ny og blev stærkt udviklet. Det spanske selskab TRANSFESA (Transportes Ferroviarios Especiales S.A.) har specialiseret sig i denne trafik, og selskabet ejer nu ca. 3000 lukkede til dels isolerede godsvogne. Vognene anvendes i hovedsagen til frugttransporter fra Spanien til Vesturopa. En del af vognene er endog bygget med det smalle britiske profil og egner sig således til overførsel med kanalfærgerne mellem Dieppe og Dover, samt Brügge og Harwich samt til kørsel på BR-strækninger. Vognene er optaget i RENFE's – og til dels DB's – vognparker. Jernbanernes internationale kølevognsselskab INTERFRIGO (Société Ferroviaire Internationale des Transport Frigorifiques) har i den seneste tid anskaffet kølevogne, der er udstyret med udskiftelige hjulsæt. Ombygningen af hjulsættene foregår på særlige spor på grænsestationen Irun.

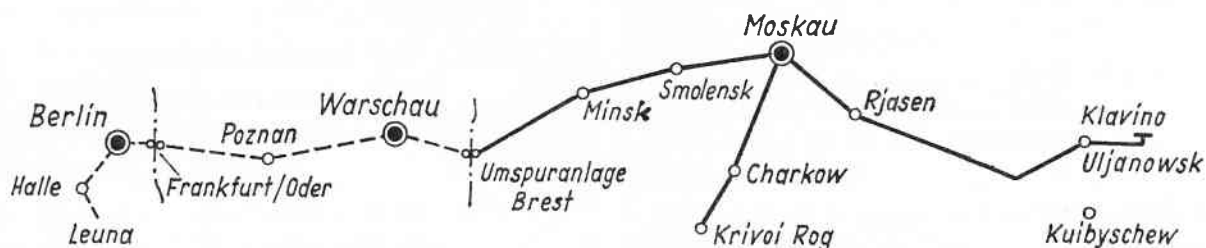
I Europa findes en jernbanegeografisk skillemur, der er mere betydningsfuld end den ved den fransk-spanske grænse. Mellem Østersøen og Sortehavet går grænsen mellem Europas normalspørnet og det russiske bredspørnet, og differencen på de 89 mm er jo selvfølgelig et strategisk betinget arrangement. Sporviddeforskellen med påfølgende omlastning er en irriterende hindring for samhandelen mellem øst-blokkelandene, og særlig for de store råvaretransporter i retning fra Sovjetunionen er omlastningen svært tyngende for kommunistlandenes økonomi. Dette har medført, at der er anlagt en næsten 100 km lang jernbane i Tjekkosllovakiet med russisk

sporvidde, for at et stålværk kan modtage en stadig strøm af jernmalm fra malmbruddene i Krivoj Rog.

Når det gælder at løse samtrafikproblemet mellem Øst og Vest er det selvfølgelig helt urealistisk at tænke på nogen sporviddekonvertering i almindelighed. I Den tyske demokratiske Republik har man angrebet problemet og helliget det dybtgående interesse. Resultatet er ikke udeblevet, og problemerne må siges at være løste nu. I stedet for at fortsætte med den tidskrævende ombygning af hjulsæt eller bogier, benytter man sig nu af hjulsæt, hvor sporvidden kan varieres.

De første forsøg gjordes i 1959, og den 20. maj 1961 kunne det første togsæt på 25 bogietankvogne sendes via Polen til Sovjetunionen for afhentning af olie i Klavino i området Kuibyschew. Den 1. juni var togsættet tilbage med 1000 tons olie bestemt for et raffinaderi i Leuna. Ved slutningen af 1963 fandtes tre togsæt for olietransporter og tre for malmtransporter (åbne bogie-godsvogne). Ved kørslen på SZD's strækninger benyttes »endevogne«, der er forsynet med russiske central-koblinger i den ene vognende og normal-koblinger i den anden.

En række af østblokkens jernbaneforvaltninger arbejdede på problemet om variable/omstillelige hjulsæt, og erfaringerne udveksledes i banernes fælles organisation OSShd (russisk: Organizacija Soderushestwa Shelesnysch Dorog = Organisationen for samarbejdet mellem jernbanerne) – svarende til UIC (Union Internationale des Chemins de Fer = Den internationale jernbaneunion). Særlig to systemer indfrie de forventningerne, nemlig DR's hjulsæt type DR III og den russiske type TG 6, hvilke begge adskiller sig lidt i konstruktion. Hvert hjulsæt og bogie er indrettet sådan, at hjulene kan forskydes sideværts 89 mm og fastgøres i begge indstillinger med sikkerhed for, at låsningen fastholdes under kørslen. Selve omstillingen kræver ikke megen tid. Vognene passerer med lav hastighed en 20 meter lang omstillingsrampe (med tvangsskinner), således at selve omstillingen sker under kørslen. Et tog på 40 vogne kan ændre sporvidde på mindre end 5 minutter. Til sammenligning kan nævnes, at den manuelle hjulsætombbygning, som den finder



NESCAFÉ

100% ren kaffe

Besøg restaurant

„Bangs Have”

i Maribo

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

Telefon Maribo 03885 – 286

Kaj Neckelmann A/S



Silkeborg . Tlf. 33 33



HANDELSBANKEN

- altid med i billedet

Perlegade 9 . Sønderborg
Tlf. 232 66

Alsgade Afdeling . Tlf. 232 66
Dybbølgade Afdeling . Tlf. 232 66

**Venter De en gæst eller
skal De feste**

Ronbjerg Is

er altid den bedste

Bestil den hos vore forhandlere

Christiansen & Nielsen A/S

Trælasthandel

Østerbro 75
Aalborg
Telefon 33244

sted ved den fransk-spanske grænse, tager 8–10 minutter pr. vogn. Det ovenævnte hjulsæt type DR III er for nylig afløst af en endnu mere avanceret type, benævnt DR IV, som ikke kræver nogen form for pasning under selve kørslen. (De første østtyske og russiske typer krævede pasning af en medfølgende vognmester (bl. a. opsmøring).

Disse nye variable hjulsæt kommer i de nærmeste år til stærkt at påvirke det jernbanegeografiske billede af Europa. Sporbundne transportere behøver ikke mere foregå indenfor »afgrænsede« områder – teknisk set er denne begrænsning ophørt at eksistere, og udvikles de handelspolitiske forbindelser gunstigt mellem Øst og Vest i de kommende år, vil jernbanerne få en stadig større andel af den interregionale transportmængde. En skønne dag vil vi kunne komme til at opleve at se kinesiske vogne på danske banegårde. »Lige om hjørnet« ligger muligheden for direkte jernbanetransporter mellem Finland og kontinentet, idet SJ og VR for tiden undersøger muligheden af en etablering af en jernbanefærbeforbindelse mellem Åbo og Stockholm eller Nynäshamn.

Der er herefter kun ét stort teknisk problem tilbage at løse for en smidig og effektiv samtrafik hele det euroasiatiske kontinent imellem – konstruktionen af en automatisk centralkobling, der kan an-

vendes både i Øst og Vest. Man er allerede kommet langt, de praktiske resultater vil vi komme til at se i begyndelsen af 70'erne.

Til slut et par ord om jernbanesamarbejdet i øststatslandene, hvilket må anses for at være mindre kendt i danske jernbaneentusiastkredse. Den ovenfor nævnte organisation OSShd stiftedes i 1956 og har som medlemmer jernbaner i 12 lande med en samlet strækningsslængde på 230.000 km. Til sammenligning kan nævnes, at UIC har jernbaner fra 38 lande (også udenfor Europa) med en samlet strækningsslængde på lidt over 300.000 km. (Østbloklande med normalsporvidde er medlem af begge organisationer). Samme lande har underskrevet såvel RIC/RIV-aftalerne som PPW-aftalen. PPW: Polsk: Prawila Polsowanij Wagonami = Forskrifter om benyttelse af vogne i den internationale person- og jernbanegodstrafik. Person- og godsvogne, der opfylder disse forskrifter, mærkes MC. Der forekommer således DR-, ČSD-, PKP-vogne o.s.v., der både er mærket RIC eller RIV samt MC. MC: Russisk: Meshdunarodnoe Ssoobschtschenie = International trafik). I 1963 stiftedes et østeuropæisk godsvognsforbund (DR, ČSD, PKP, MÁV, CFR og BDZ): OPW: Russisk: Obschischii Park grusowych Wagonow = Fælles godsvognspark; vognene er mærket OPW.

Kommende møder og udflugter

Lørdag den 17. september / søndag den 18. september. Udflugt med damp på DR-smalsporstrækningen (600 mm) Anklam–Friedland i Mecklenburg, kørsel med det moderne DR-lyntog »Neptun« m. v.

NB: Nordeuropas sidste personbane med 600 mm sporvidde.

Rejsen foretages i følgende plan:

Lørdag:

Afg. København H.	7.35 (E 103)
Afg. Næstved	8.34
Afg. Nykøbing Fl.	9.17
Afg. Gedser	9.40 (fg. 908)
Ank. Warnemünde	11.45
Afg. Warnemünde	12.00 (Ex 22)
Ank. Rostock	(D 86) 12.14

Opholdet kan benyttes efter behag (besigtigelse af banegården og lign.).

Afg. Rostock	16.42 (86)
Ank. Stralsund	18.13

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

Søndag:

Afg. Stralsund	7.25 (D 18)
Ank. Anklam	8.39

Fra Anklam køres med dampstøgtog til Wegezin–Dennin og videre til Friedland. Efter frokostophold køres med bus til Neubrandenburg.

Afg. Neubrandenburg	14.23 (D 71)
Ank. Rostock	17.50
Afg. Rostock	18.15 (P 1373)
Ank. Warnemünde	18.39
Afg. Warnemünde	18.55 (fg. 913)
Ank. Gedser	21.00
Afg. Gedser	21.42 (I 1192)
Ank. Nykøbing Fl.	21.59
Ank. Næstved	23.03
Ank. København H.	0.12

Forbindelse til Roskilde (ank. kl. 0.05) opnås ved togskifte i Ringsted.

FOLKEBANKEN
for Als og Sundeved

Aktieselskab

Sønderborg - Telf. (044) 2 37 00

EGNENS BANK
Deres egen bank

Aktieselskabet

Handels- og
Landbrugsbanken

Hjørring

EL - Motorservice

v/ Aage Hansen

Storegade 1
Frederikshavn 21033

„Pengesager“

Agerskov Sparekasse
Tlf. (048) 33113

Aktieselskabet

Glud & Marstrands

Fabriker

Det bedste indkøbssted for
Farver og tapeter:

H. Albertsen & Sønner A/S

Jernbanegade 15, Nykøbing F

Tlf. (03) 85 00 57

Axelhus tapet- & farvehandel

Rødby, Tlf. (03) 90 12 37

Astoria
Lampe & Lysekronefabrik

Gungevej 17 - Tlf. 78 22 88
Hvidovre

POLYSTAN

Pris for deltagelse: kr. 125,- for voksne, kr. 85,- for børn. Dette beløb dækker rejsen – som ovenfor anført – samt aftensmad, overnatning og morgenmad i Stralsund og frokost i Friedland. Øvrige forærsomkostninger er for deltagernes egen regning. (Udflugten vil kunne bestilles fra/til Gedser – prisen reduceres i så fald med kr. 15,-).

Gyldigt politipas medbringes, den nødvendige visering foretages ombord på færgen. (Pris for visum: kr. 5,-, som betales ombord). Af hensyn til visabestillingen er det *nødvendigt*, at deltagerne – på bagsiden af postgirotalonen – anfører: *fulde navn, fødselsår og -dag, stilling, nationalitet* (hvis ikke dansk) samt *pas-nr.*

Sidste indbetalingsdag: *mandag den 12. september*. Ovennævnte beløb indbetales på *postgirokonto 673 94*, adresseret: *P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup*. Kontrolbilletterne udleveres ved perronnedgangen på København H. – og for deltagere fra andre stationer: i toget.

*

Onsdag den 28. september kl. 20 i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V.

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

*

Den i »Jernbanen« nr. 5/66 omtalte udflugt på VGJ i Sverige er desværre aflyst – nærmere om efterårets udflugter følger i næste nummer af tidskriftet, der forventes udsendt medio oktober.

*

I dagene *torsdag den 29. september* til *tirsdag den 4. oktober* afholdes i Randers en udstilling: »Jernbanen og Randers«. – Som officiel arrangør står »Kulturhistorisk Museum« og blandt initiativtagerne til udstillingen er sekretæren i DJK's nordjyske afd., lærer B. Dyrholm.

Udstillingen finder sted i udstillingssalen i »Helligåndshuset« – og åbningstiderne er: *torsdag, fredag, mandag og tirsdag 14–17, lørdag 14–20 og søndag 10–18* (se nedenfor vedr. særligt udendørs arrangement). Adgangen er gratis.

Formålet er at fortælle publikum om:

1. Den moderne jernbanes transportmuligheder såvel for erhvervsliv som for rejsende.
2. Forskellen på før og nu.
3. Banerne i og omkring Randers.
4. Disse baners betydning for byen.
5. Scandia's betydning for baner og by.
6. Jernbanelitteraturen.
7. Jernbane- og modeljernbaneklubber.

Nedennævnte baner, virksomheder, institutioner m.v. er på grundlag af ovennævnte anmodet om at deltage i udstillingen på følgende vis:

Vognfabrikken Scandia A/S:

1. Fabrikens produkter til jernbanerne igennem tiderne, vist ved hjælp af modeller af tidligere og nuværende person- og godsvogne.
2. Fabrikens øvrige produktion.
3. Fabrikens historie og betydning for Randers med hensyn til beskæftigelse, indtjening, omsætning m.v.
4. Rundvisning på fabrikken i forbindelse med udstilling af rullende materiel *søndag den 2. oktober kl. ca. 14.30*. (Max. 100 deltagere vil kunne transporteres med DJK særtog fra Randers st. til »Scandia« og retur. Billetter à kr. 5,- løses i forvejen i »Helligåndshuset«).

DSB:

1. Moderne godstransport vist dels ved hjælp af plancher og billedmateriale i »Helligåndshuset«, dels ved hjælp af en udstilling af moderne rullende materiel på statsbanestationen *søndag den 2. oktober*. Som modpol opstilles DJK's museumstog.
2. Moderne og fremtidig personbefordring. Der lægges vægt på komfort, hastighed, autotog, ferierejser.
3. Sikkerheden. Tog kontra bil. Signaltjeneste.

Randers-Hadsund Jernbane:

1. Personbefordring før og nu.
2. Materiale om RHJ's problemer med oversvømmelser og sne.
3. Historiske genstande.
4. Plancher til illustration af banens betydning for by og opland.

Mariager-Fårup-Viborg Jernbane:

En billedmontage om den nedlagte bane, om det nuværende kommunale driftsselskab.

Dansk Jernbane-Klub:

1. Bøger og billedmateriale om den af klubben drevne museumsbane Maribo-Bandholm.
2. Udstilling af rullende materiel (VLTJ damploko nr. 7 og lejede vogne fra APB) årgang 1910, på statsbanestationen *søndag den 2. oktober*.

Endvidere deltager *Jernbanemuseet*, København, *Byhistorisk arkiv*, Randers, *Jysk Modeljernbaneklub*, Århus, *Randers Modeljernbaneklub*, Haases boghandel, København, og *Centralbiblioteket*, Randers.

Søndag den 9. oktober. Udflugt på Skagensbanen (SB) med »Maybach-vognen« M 1, arrangeret af DJK Odenseafdelingen. Planen for udflugten er: Afg. Frederikshavn kl. 11.40 (P 110 – plantog) – ank. Skagen kl. 12.40. Retur som arbejdstog – afg. Skagen kl. 12.50 – ank. Frederikshavn kl. 15.00. Udflugten er beregnet for foto-interesserede (masser af fotostop på stationer og fri bane) – andre kan dog deltage – blot »de ikke står i vejen«.

Pris for deltagelse: *Kr. 15,-* (dækker kørslen med såvel plan- som arbejdstog), som indbetales *pr. postanvisning* til: *Hans Gerner Christiansen, Bernstorffsvej 17, Odense* – og helst inden udflugten.

EJNER NIELSEN

Blikkenslagermester

Ryesvej 16, Holstebro

Tlf. 22534

Kun 1. klasses arbejde udføres

Murermesterfirmaet

BRDR. B & V KRISTENSEN

Herningvej 13, Ringkøbing

Tlf. 2 04 01

— Alt murerarbejde udføres

Venlig hilsen

Dansk Landbrugs Andels-Maskinindkøb

Stationsvej 54

Telefon Holstebro 2 32 55

Har De husket

ERA

FALCK & ZONEN

Redningskorps

CERES

Depot

v/ Tage Nielsen

Råholdtvej 22

Fr.havn - Tlf. (084) 22215

Hjørring A/S

Lennart Karlborg

Frederikshavnsvej 76

Tlf. (0891) 3011 - 3126 - 3127

Aut. **VOLVO** forhandler

JYLLAND 2 $\frac{1}{2}$ time SJÆLLAND



- en rolig overfart - i et roligt farvand

Julle - Kalle - Lasse

9 dobbeltture dagligt

JUELSMINDE KALUNDBORG LINIEN A/S

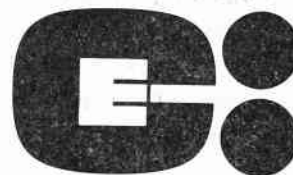
Juelsminde

Kalundborg *2100

(066) *9 34 00

Drej: (03) 515

København: Minerva *230 - St. Kongensgade 90



COLON emballage a/s

Tagsvej 135 · Telefon (01-72) · Taga 8800

Bærekartonner - Balgepap og -emballage - Chokabsorberende emballage -
Display-emballage - Massivpap og -emballage - Pakkasser - Pap- og papir-
emballage - Colon klæberuller - Plasticemballage - Skumplastemballage - Æsker

Svenska Järnvägsklubben – Skåne-avdelningen meddeler, at efterårets mødeaftener (film, lysbilleder med korte foredrag – og »tågprat«) afholdes *fredagene den 16. september, den 21. oktober, den 18. november og den 16. december*. Mødested: Malmö Västra (station), beliggende ca. 10 minutters gang fra Skeppsbron (til højre – over den store havnebro). Mødetid: Kl. 19 til ca. kl. 22. FLYVEBADENE påtager sig »transportopgaven« over Øresund af DJK-medlemmer, der altid vil være meget velkomne.

Maskinafdelingen meddeler

Sommeren går på hæld, og snart er vort sidste plantog dampet hjem fra Bandholm. Travlheden med at klare trafikken stopper, og vi må allerede til at tænke på næste sæson.

Flere medlemmer har tilbragt større eller mindre tid af deres sommerferie med arbejde på mange ting, f. eks. rep. af loko, maling af vogne, maling af vore stuer i remisen, oprydning i kulgården m.v.

I Klampenborg er vi i gang med en tiltrængt lakering af OMB B 5 samt med udskiftning af samtlige udvendige beklædningsplader på HHGB A 1, der efterhånden var i temmelig dårlig stand. Desuden ophugges, eller rettere skilles, SFJ-vognkassen ad, for senere anvendelse til opbygningen af den vogn af samme type, vi har erhvervet på hjul. Når denne vognkasse er borte, hentes »Pirathuset« – MBJA 1 – til Klampenborg, og det vil blive den vanskeligste, men sikkert også den mest interessante opgave, vi endnu har givet os i kast med derude. Mange, der har set vognen, tvivler sikkert på, at den atter kan komme til at rulle, men vi håber at kunne klare opgaven til Bandholmbanens og vognens 100-års dag i 1969.

Altså: der sker noget hele tiden, og vi håber mange nye medlemmer vil møde op i Klampenborg.

En særlig opfordring skal lyde til de, der er særligt interesseret i smalspor og roebaner, idet vi håber nu til efteråret at kunne komme igang med re-staurering af vore 5 smalsporlokos.

Skriv eller ring venligst til en af undertegnede:

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.)

NB: Udsalget i Klampenborg. (Se »Jernbanen« nr. 5/66 – side 25). Enkelte ting er endnu tilbage, selvom meget er »revet« væk. Aflæg Klampenborg et besøg inden det er for sent.

Sidste nyt:

Bogievognen, OMB BE 7, bygget på SFJ's værksteder i 1924, er af foreningen modtaget som gave fra vort medlem, cand. mag. Sven Jacobsen.

(P. T.)

Museumstoget

Lørdag/søndag den 9.–10. juli var 8–10 mand fra klubbens arbejdsbold i Odense for at hente loko OKMJ 14. Loko'et var af stedlige medlemmer og af en pens. lokof. fyret op, pudset og klargjort til lørdag middag. Straks efter ankomsten fra København kørtes en prøvetur med loko'et med værkmasteren som lkf., til Villestoft og tilbage.

I løbet af eftermiddagen læssedes en TF-vogn med skinnobil og en mængde reservedele til loko'et. Aftenen gik med hyggeligt samvær og en »smule« togsnak, hvorefter de 6 udenbys indkvarteredes hos to af de fynske medlemmer.

Allerede kl. 4, efter et hastigt morgenmåltid, mødtes alle mand i remisen, og kl. 5.25 dampede nr. 14 mod Nyborg med et par lange fløjt til afsked med de baner, hvor den har rullet trofast i så mange år. Maskinen førtes på denne tur af sin gamle lokofører, der sikkert også vil følge den, når lejlighed gives i Maribo. I Nyborg blev der rensat fyr, og derefter blev vi forsigtigt sat ombord på »Fyn«, som vi i øvrigt havde helt for os selv.

Vel ankommet til Korsør tændtes påny op under kedlen, og kl. 10.35 var vi atter klar til at dampe af – denne gang baglæns – til Slagelse, hvor en mængde mennesker ventede vor ankomst. Videre gik det mod Næstved – kort ophold for vandtagning – og så afsted igen. Max.hastigheden, der var 60 km/t, blev holdt fint, og de medlemmer, der fulgte os pr. bil for at filme og fotografere, havde nok at gøre med at komme på skudhold. Rettidig krydsning på Masnedø og derefter videre over Storstrømbroen mod Nf, der nåedes et par minutter for tidligt. Efter en pause med fyrrensning, vandtagning m. m., fortsattes mod Maribo, hvor vi også blev modtaget af en større menneskemængde og »hilstes« behørigt af »KJØGE«, der i øvrigt havde travlt med at passe sin dont på MBJ. Skinnebilen læssedes straks af, og under ivrig hjælp af de øvrige medlemmer i remisen tømtes TF-vognen for de mange reservedele, og nr. 14 sattes i hus.

Vi, der var med på turen, var en dejlig oplevelse rigere, og DJK har fået et godt lokomotiv, der både kan trække og løbe. Maskinen er i god stand. Inden den tages i brug, skal der kun rettes ubetydelige småting, bl. a. skal kedlen vaskes ud og så naturligvis strampuds, så alle er velkomne.

(Sv. J.)

*

Fredag den 5. august kørtes for Danmarks Radio 2 dobbeltture til Bandholm, dels en prøvetur med oprigning af antenner m.v. på NPMBE 41, da man ville forsøge at sende

Hovedstadens Kulimport

H. C. Andersens Boulevard 44
Kbh. V.

A/S Brd. Friis Hansen

Autoforhandler

Sdr. Ringvej 39 - Glostrup

Aabenraa Karosserifabrik

Tøndersvej 58-64
Åbenrå
Tlf. 21212

Havbo Konservesfabrik

Frederikshavn
Tlf. (084) 21875

Carl B. Hoffmann A/S

Maskinfabrik

Strandbygade 26
Esbjerg
Telf. (051) 2 35 66

A/S Fr. Lumbye

Papir

Skartved - Kolding
Tlf. 23600

Aktieselskabet

NORDISKE KABEL- & TRAADFABRIKKER

Kabelværket Asnæs

A/S Hjørring Autohandel
GM-forhandler

Springvandspladsen 1 - Hjørring

P. Nørkjær & Co. I/S

GM-Forhandler

Frederikshavnsvej 5-11 - Hjørring

direkte fra toget. Det lykkedes kun delvis, idet intet var at høre, mens toget var i Merritskov.

Kl. 16.30 kørtes så den endelige tur med godt 200 børn og direkte udsendelse, men denne gang med stop inden Mer-

ritskov. Har børnene hjemme ved radioerne moret sig ligeså godt som de i toget, må det vist have været alle tiders, for i toget var stemningen ualmindelig høj.

(Sv. J.)

Foreningsnyt

DJK's bogserie.

Vi gør *atter* udtrykkelig opmærksom på, at DJK's bøger kun sælges mod forudbetaling eller kontant på møder og udflugter. Der leveres *ikke* til boghandlere, da der på grund af forholdene hverken kan gives rabat eller kredit, ligesom vi administrativt ikke kan påtage os noget som helst unødvendigt bogholderi, så længe vi ikke har et kontor til varetagelse af foreningens daglige drift.

Bogserien omfatter:

- | | |
|--|-----------|
| 1. Næstved-Præstø-Mern Banen | kr. 8,50 |
| 2. Maribo-Bandholm Jernbane | udsolgt |
| 3. Hørve-Værslev 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. Museu sbanen 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-Kragens 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.

★

UDEBLIVER BLADET

bedes rettet henvendelse til det stedlige postkontor. Bladet udsendes af avispostkontoret, *ikke af foreningens sekretariat.*

Direktør C. M. L. Arpe, RHJ og SKRJ,

afgik efter nogen tids sygdom ved døden den 15. august 1966, kun 59 år gammel. – Dir. Arpe begyndte sin jernbanekarriere i 1922; ved åbningen af Ørnhøj-Holstebro Jernbane elev på Holstebro Sydbanegård, fra 1936 otass. på

SKRJ, fuldmægtig på VNTJ 1942, trafikinspektør Horsens Privatbaner 1952, direktør for RHJ 1952 og fik her en af sine tidligere baner, SKRJ, i tilgift i 1964.

Dir. Arpe, der er kendt for sine levende interesser for banerne og for deres egn samt for sine forhandlingsevner, vil blive hårdt savnet af sine baner. Også blandt jernbaneinteresserede udenfor banerne, som altid har mødt velvilje og hjælpsomhed hos ham, vil han blive mindet med taknemmelighed, ikke mindst af

P. Thomassen.

Til lykke.

Den 29. juli fejrede Hans Jensen, »Fyenbo«, Glarbo pr. Ry, sin 75 års fødselsdag – og i den anledning skal et hjerteligt til lykke bringe et af foreningens ældste medlemmer – om ikke det ældste – både af alder og i kartoteket – for Hans Jensen var blandt deltagerne ved foreningens stiftende generalforsamling, der straks indmeldte sig.

I anledning af »den runde fødselsdag« bringer »Vejleholdet« nedenstående hilsen:

Vi på arbejdsholdet i Vejle vil gerne bringe Hans Jensen vore hjerteligste lykønskninger på dagen og ønske at det gode helbred, humør og lune må fortsætte fremover.

Samtidig skal der også bringes en tak for den store gæstfrihed, der er blevet os vist ved besøg hos Hans Jensen og frue. Disse besøg medfører næsten altid, at »et eller andet«, vi meget gerne vil have lavet, bliver gjort – til glæde og gavn for »holdet« – og dermed for »hele DJK« – og det bliver gjort, om det også skal gå ud over Hans Jensens anden store hobby – træskærerarbejdet. (Hans Jensen har bl. a. fremstillet bænke og vinduesrammer til HJJS 135 og – indtil nu – bl. a. forarbejdet teaktræ til beklædning af VVGJ C 23. Red. anm.)

Vi håber, at du må have mange gode år for dig, og at det gode samarbejde, vi har haft med dig, må kunne fortsætte fremover.

Endnu en gang – til lykke ønsker

Lars Andersen, Preben Hansen og
H. Dalgård Eriksen.

Kan nogen hjælpe Det kgl. Bibliotek?

Gennem en forespørgsel er Det kongelige Biblioteks danske afdeling blevet opmærksom på, at man savner en tidlig dansk jernbanepublikation: *Jón Hjaltalín: Om et Jernbane-Anlæg fra København til Klampenborg*, udsendt i København 1844. Vi har forespurgt en række andre biblioteker, herunder

AAGE PEDERSEN

Installatør

Stationsvej
Bandholm - Lolland
Tlf. Bandholm 55

DALBY MASKINFORRETNING

v/ fabr. Aug. Christiansen

Dalby pr. Krogstrup
Sjælland - Tlf. Dalby 95

A/S HERMAN HEGGOV

Volvo forhandler
Ringsted

DRASTRUP SILO- LETBETONFABRIK

Drastrup pr. Assentoft - Jylland
Tlf. Drastrup 46

I. & E. HANSEN

Konfektur
Østergade 20
Telefon Struer 5 11 51

J. C. BENTZEN

Karosserifabrik
Fabriksparken 3
Glostrup

Tømremester CH. AAEN

Sneppevej - Fr.havn
- Alt tømrerarbejde udføres
Tlf. 23222

SKIVE OSTEFABRIK A/S

Skive
Tlf. 353

Venlig hilsen

VEMB-LEMVIG-THYBORØN JERNBANE**MØLLEKROEN**

Dronningmølle
Tlf. 03209-62

DAADSGAARD

det største udvalg i de kendte fabrikater
Radio - Fjernsyn - Båndoptagere -
Symaskiner - Køleskabe - Vaskemaskiner
Østergade 40 - Telf. Hjørring 141

DE DANSKE FARVEFABRIKER A/S

Tlf. 97 02 05
Ballerup

DSB's og Jernbanemuseets, men uden held; men de pålideligste samtidige kilder gør det utvivlsomt, at et sådant skrift har foreligget, åbenbart i forbindelse med det faktum, at forfatteren, der var læge, samme år grundlagde vandkur- og søbadeanstalten i Jægersborg Dyrehave og publicerede forskelligt herom.

Da Det kongelige Bibliotek ikke blot lægger vægt på at stille Hjalmar Linde's pjece til rådighed for den pågældende bestiller, men også på at holde sin bestand af danske tryksager komplet (der mangler desværre en del gamle tjenstlige jernbanetryksager!), tillader jeg mig at spørge, om noget medlem af Dansk Jernbane-Klub skulle kende pjecen, så vi kunne låne den til affotografering.

Henvendelse bedes rettet til: Erik Dal, førstebibliotekar, Det kongelige Bibliotek, Christians Brygge 8, K.

Jernbanenyt - kort fortalt

som vel er vort tidsskrifts mest populære spalte, må desværre udgå denne gang på grund af pladsmangel – læserne må have tålmodighed indtil medio oktober – til gengæld kan vi love »fyldige« oplysninger om sommerens begivenheder – »bevægelserne på materielfronten« – DSB's filmoptagelser til brug for en »Farvel til dampen«-film, museumsmateriellets flytning til Odense og Fredericia o.s.v. »Storebælts-overfartens venner« skal heller ikke blive glemt.

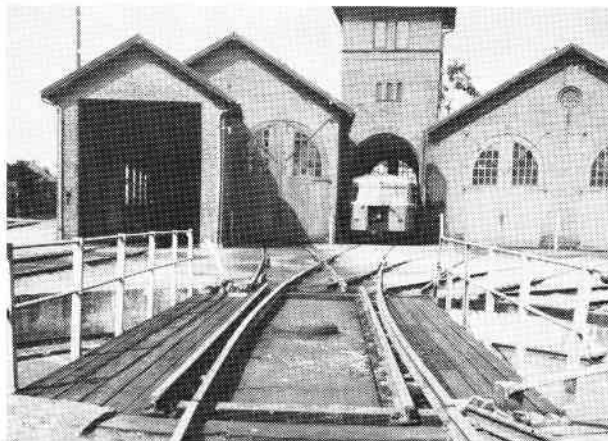
Vi må indskrænke os til nedenstående »reportage« fra HHGB's fødselsdag:

»50-årsdagen for Hornbækbanens forlængelse fra Hornbæk til Gilleleje – den 11. juli d. å. – blev ikke fejret med nogen festivitas af banens ledelse. Jernbaneinteresserede i Kildekrog havde derimod fra tidlig morgen udsmykket Kildekrog station med flag, flagguirlander og blomsterdekorationer. Et stort dannebrogflag var hængt op ved indkørslen til stationen fra Gilleleje, og toget kørte frem under rødhvide flagguirlander. Inde i stationens ventesal var arrangeret en interessant udstilling: på 16 store plancher var ophængt udklip, dels af de nyudkomne bøger om Hornbækbanens historie, dels kopier af artikler i dagblade om banens indvielse og 25 års jubilæum, dels endelig kopier fra bøger eller skrifter, der omtaler egnen omkring Kildekrog og Dronningmølle, deriblandt udvalg af Ewalds »Fiskerne« og omtale af Tegners museum. Hovedarrangørerne, medlem af DJK, biblioteksassistent Jan William Rasmussen og sergent Henrik Behrend, var hele dagen igennem værter på stationen, som stationsforstander Lerche i Hornbæk velvilligt havde stillet til d'her-

rens rådighed. Togpersonalet og de rejsende blev ved hvert togs ankomst forsynet med forfriskninger inden toget – med et lydeligt fløjtesignal – blev afsendt af de fungerende stationsforstandere.

Arrangørerne regner med, at ca. 120 menesker besøgte udstillingen på stationen, der vist aldrig har haft så livlig en dag i sin 50-årige tilværelse.«

(J. B.)



Genial løsning på et problem ved remisen i Odder (HHJ). Skinnebusserne var for lange til drejeskiven, således at de kun kunne passere denne til én remiseplads. Men værkmesteren fandt på råd: Der lagdes »dobbeltspor« på »skiven« – resultat: to remisepladser. Foto: P. Thomassen

Fortsat fra side 5

udgjorde en trediedel af den samlede stenkulimport, og kullene anvendtes i damplokomotiver, hvor den gennemsnitlige virkningsgrad udgjorde mellem 3 og 6 pct. Det er derfor forståeligt, at en omstilling til diesel- og eldrift er meget påtrængende (virkningsgraden er her 18–20 pct.). Lokomotivparken hos DR vil derfor i de kommende år »helt skifte ansigt« – og det vil blive en sjældenhed at se et damplokomotiv på vore banegårde – DR's »farvel til dampen« indledtes allerede for år tilbage med beslutningen om ikke at anskaffe flere damplokomotiver.

Det er vel et smerteligt faktum for de fleste jernbaneentusiaster, at »den gode, gamle jernbane«, takket være de mange tekniske fremskridt, nu helt »skifter ansigt«, – men det er vel samtidig en trøst, at de samme tekniske fremskridt vil bringe så mange nye ting frem, at der altid ved jernbanen vil være ting, det er værd at stifte bekendtskab med.

Alfred Konrad

Vort forsidebillede:

DR motorvognstog type VT 18.16 (1800 hk, største hastighed 160 km/t, 164 siddepladser). Lyntoget »Neptun« København–Berlin køres af motorvognstog af denne type.

Foto: DR

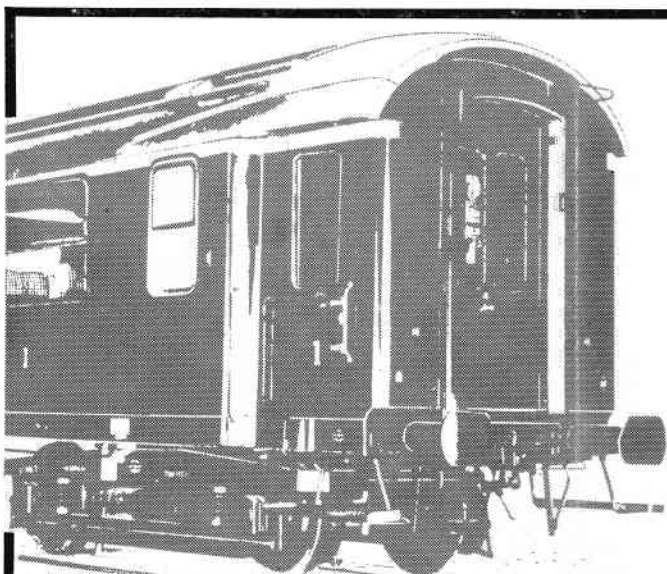
Femø-Kragenæs Færgen

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

Dobbeltbilletter er gyldige 1 måned

Restauration om bord.

Femø Kragenæs Færgen. Telefon Femø 56



VOGNFABRIKKEN
SCANDIA
RANDERS

GRUNDKØB BYGGERI SOMMERHUS BIL

Har De fast forbindelse med BIKUBEN
- f. eks. gennem

**CHECKKONTO LØNKONTO
BYGGESPAREKONTO
BØRNEOPSPARING**

er De sikker på at få Deres låneansøgning behandlet på den mest imødekomende måde. - Gå ind i den nærmeste BIKUBE-afdeling - få en brochure med hjem, og læs om de fordele, De opnår ved at være BIKUBE-kunde.



De kan sikre Dem lån i
BIKUBEN
...et levende pengeinstitut!