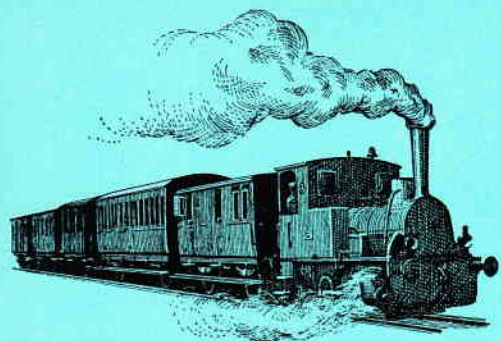




Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT

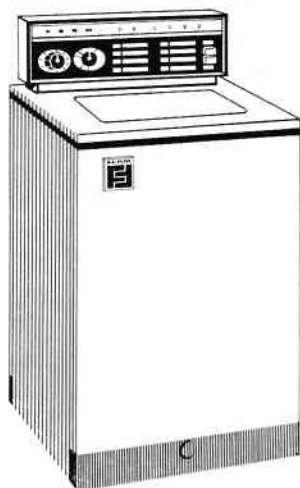


FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM

nr. **8**

Dec. 1966

FERM *de luxe*



FREMTIDENS
FULDAUTOMATISKE
VASKEMASKINE

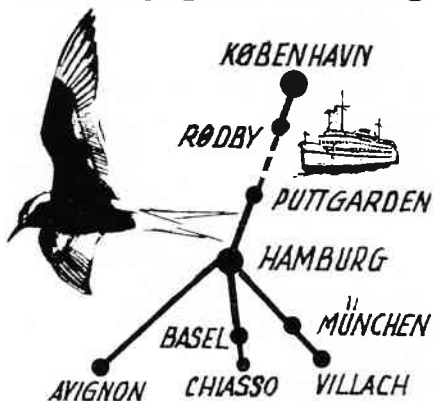
VEJL. PRIS KR. 2.485,-



Vask hvad De vil
FERM skal der til

Bilferie?

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



Nye tog fra sommerkøreplanen 1966:

Hamburg – Freilassing (v. Salzburg)

Hamburg – Karlsruhe–Durlach

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

Nærmere oplysninger hos: Rejsebureauerne og

Deutsche Bundesbahn . Tlf. (01) 14 01 44



VELKOMMEN HOS

Middelbo Outzen
NYKØBING F.



DAMETØJ,
PARFUMERI, GARDINER,
TÆPPER, SENGETØJ og
LEGETØJ I 3 ETAGER.

Middelbo Outzen

Nykøbing F. – Jernbanegade 23
Tlf. 03 - 85 23 41



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:

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

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Museumstoget:

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

DJK Odense-afdelingen:

Hans Gerner Christiansen,
Bernstorffsvej 17, Odense.
Tlf. (90) 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. Jonsen (ansvarsh.),
Esthersvej 19 B, Hellerup.
Tlf. (01 43) HElrup 6850.

Annonceekspedition:

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

Medlemskontingent:

Ordinære medlemmer kr. 25,-
Juniormedlemmer (under 18 år
d. 1. jan. det pågældende år) . kr. 15,-
Indmeldelsesgebyr for nye medl. . kr. 5,-
Indmeldelsesformular kan rekvireres hos
kassereren (se ovenfor).

Foreningens tidsskrift »Jernbanen«, der ud-
kommer 8 gange årligt, udsendes gratis til
medlemmer.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Ekstraord. generalforsamling Andespil

På den ekstraordinære generalforsamling onsdag den 9. november blev det af bestyrelsen fremsatte forslag om kontingentforhøjelse enstemmigt vedtaget. Ifølge foreningens love § 6 skal vedtagne lovændringer bekræftes på en yderligere afholdt ekstraordinær generalforsamling. En sådan afholdes onsdag den 7. december kl. 19.30 i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V., med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Forslag til ændring af foreningens love af 9. december 1963 (sidst aftrykt i tidsskriftets nr. 10/1965), således at § 3, stk. 2, ændres til: »Medlemskontingentet udgør kr. 25,00 årligt. For medlemmer under 18 år dog kr. 15,00 årligt«, og § 3, stk. 4, ændres til: »Ved indmeldelse efter 1. juli nedsættes kontingentet for det pågældende år med kr. 10,00 – for medlemmer under 18 år dog med kr. 5,00«.

På bestyrelsens vegne:
Birger Wilcke
formand

Samme aften, samme sted, kl. 20 afholdes foreningens store årlige andespil (bankospil). Indgangen åbnes kl. 19.

Entré kr. 2,00. Der er lodtrækning på billetterne. (Fri adgang for medlemmer, der kun ønsker at deltage i den ekstraordinære generalforsamling).

Bankospillet er på 10 serier, pladerne koster kr. 4,00, 3 stk. for kr. 10,00.

Der er 3 ekstra spil; plader hertil koster kr. 1,00 pr. spil.

Gevinsterne i bankospillet er bl. a. gæs, ænder, høns, kyllinger, spegepølser, hamburgerryg, rødvin, hvidvin, cerutter, cigaretter, chokolade, kaffe o. m. a.

Billetsalg: Indgangen fra kl. 19 og hos arrangøren: J. Kirchhoff-Jørgensen, Solvej 4, 2., København F., fra den 1. december. Hverdage kl. 12-13 og efter kl. 17.

Medlemmerne anmodes om at møde op i stort tal – og meget gerne – medbringende familie, venner og bekendte.

Stor omsætning hjælper restaureringsholdene til at kunne vise store resultater i 1967.

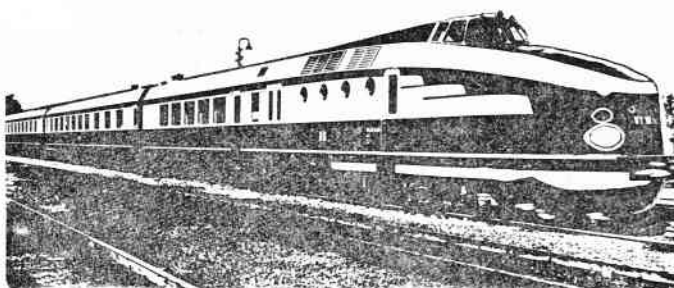
På festkomiteens vegne:
J. Kirchhoff-Jørgensen

Dansk Polyether Industri Akts.

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

God Jul – Godt Nytår

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

Hjørring Privatbaner

ønsker god jul og
godt nytår

F. Berg-Jacobsen

Tømrermester

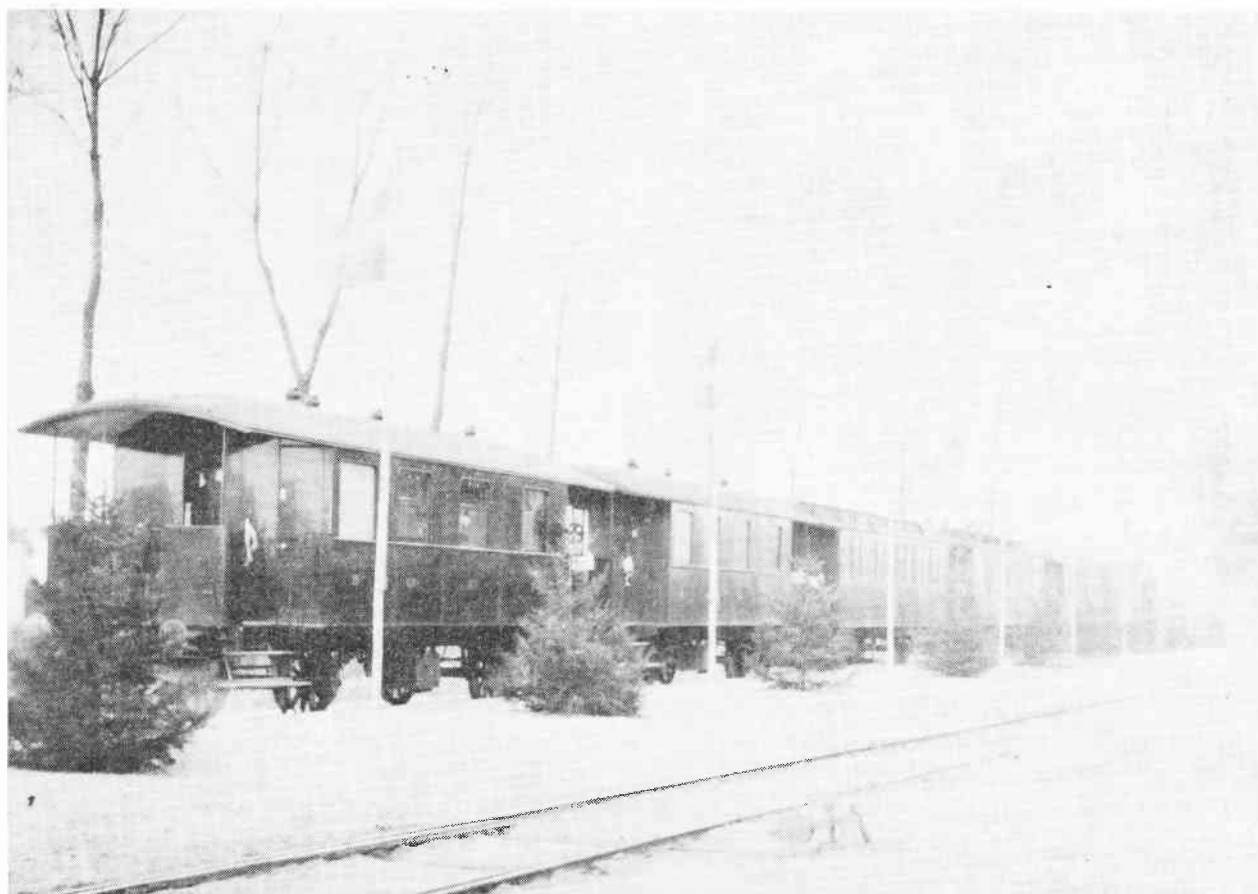
Østergade 52 – Skjern

073 - 5 04 54

Frederiksværk-Hundested Jernbane

1916 - 22. december - 1966

Af P. Thomassen.



Indvielsestoget på Frederiksværk station den 21. december 1916. Hvem skulle tro, at den pæne, pladebeklædte lille 2-akslede II/III kl. personvogn, GDS H 5, er identisk med den GDS C 33, der i lange tider – ved Østerport – var en kilde til stadig undren blandt S-togspassagerer. Arkivfoto: P. Th.

I disse tider, hvor banedøden farer hærgende over landet, er det helt opmuntrende at kunne berette om en bane, der absolut ikke er i farezonen. FHJ, der i 23 år har været sammensluttet med Hillerød-Frederiksværk Jernbane, er livskraftig, moderne og veldrevet og har de bedste chancer for at eksistere langt ud i fremtiden.

Læserne bliver forhåbentlig ikke skuffede over ikke at kunne erhverve DJK's publikation nr XX: »FHJ's 50 års jubilæumsskrift«. Dels findes der flere fortræffelige og fornøjelige festskrifter, udsendt af HFHJ, og dels tillader DJK's økonomi og forfatteres tid ikke nogen ekstravagancer lige for øjeblikket. Det må også forventes, at banen får en velfortjent og hædrende omtale i andre fagblade og tidsskrifter, så vi nøjes med at bringe nogle spredte oplysninger, facts og pudsigheder, hvoraf de fleste forhåbentlig

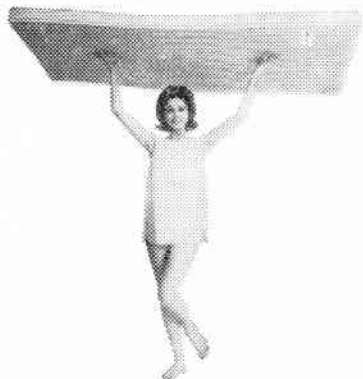
ikke vil gå igen i andre artikler. Til gengæld skal læserne slippe for vore sædvanlige alenlange beretninger om billetter, godsfrimærker og postforhold; selv trinbrætterne vil kun periferisk blive berørte.

Kun for en ordens skyld nævnes de vigtigste »obligatoriske« data. (Dette må gerne sættes med petit, hr. redaktør, for så kan læserne lettere springe det over).

Første projekter fremkom i 1869: En jernbane fra Østerbro over Charlottenlund-Lyngby-Værløse-Frederikssund-Frederiksværk til Hundested eller Spodsbjerg. Senere fremkom planer om forlængelse af Frederiksværkbanen (også førend den blev anlagt) ud på Halsnæs, og så sent som 1910-12 skændtes man i pressen om, hvem der skulle drive banen fra Frederiksværk til Lynæs eller andet punkt på Halsnæs, for Slangrupbanen var på krigsstien. Det, der egentlig gav stødet til, at FHJ blev bygget og drevet som den er blevet det, var Hundested Havnebestyrelses møde i 1904, der resulterede i et ud-

NYHED!

verdens letteste
madras



med aftageligt, vaskbart bolster!

Kom ind og lad os vise Dem
den store madrasnyhed med
helt nye fordele — for sun-
dere søvn, for bedre hygi-
ejne, for lette håndtering!

VILETTE
SUNDHEDSMADRAS

Hempel's
Ingeniør Forretning

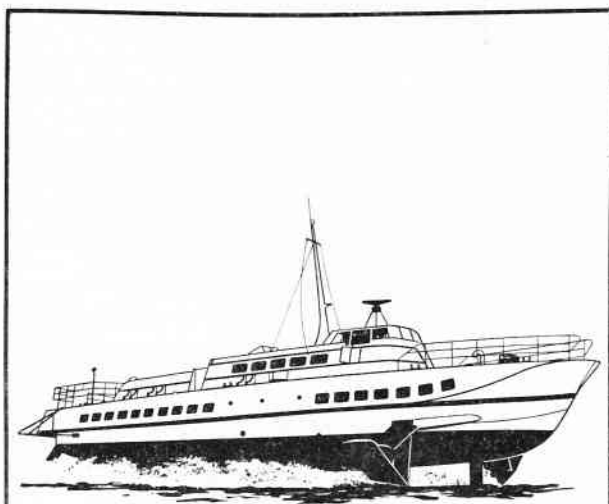


Teglværkerne Grønland

Egersund
Sønderjydske Lervarefabrik
Tlf. (046) 5 17 41

valg, der nedsattes 1907, hvorefter banen blev optaget i jernbaneloven af 22/5 1908. Førnævnte skærmydsler bevirkede, at der ikke udstedtes eneretsbevilling før 10/7 1914, og så kunne der endelig tages fat. Men for at komme så langt bort fra sagen som muligt, skal først berettes lidt om de trafikale forhold på Halsnæs før banens åbning. (Ikke mere petit, herr redaktør, for dette er meget interessant.)

Har man indenfor de sidste 10 år besøgt Halsnæs' vest- og nordkyst, og set de hastigt voksende bade- steder Spodsbjerg, Kikhavn, Nødebo huse, Liseleje, Asserbo med tilhørende overdrev, ud- og indflyttere, undrer man sig over, at Halsnæs for en lille menneskealder siden var et trafikalt u-land med nogle få landsbyer og et par fiskerlejer. Behovet for offentlige befordringsmidler var vel også ret behersket, da de største afstande fra Frederiksværk var mindre end to mil. Befordringsmulighederne ad landevejen var mildest talt elendige. Så sent som i 1910 måtte man beregne 3 timers skumplen med den »kjørende landpost« fra Frederiksværk via Hundested til Lynæs. Turen kostede over det dobbelte af, hvad man skulle give for en togbillet i 1916, og fra dette år slap man med godt en halv times rejse, medmindre banen var belemret af sne eller skinnerne fedtede af slimet sildevand i de gode fiskeriår. Det var derfor af gode grunde, man i gamle dage foretrak den sø- værts befordring, der var langt hurtigere og billige-



En museumsgenstand!

Bare vent — om en årrække er også den for- ældet og præget af tidligere tiders hygge. Men idag og i morgen er Flyvebådene den hurtigste forbindelse til Malmö's centrum.

ØRESUNDSBÅDENE

re. Lokalt kunne man entre s/s »Dania« af Lynæs, tilhørende »P. H. Brammer«, i Frederiksværk og formedelst 65 øre være i Lynæs på 45 minutter. Ruten var egentlig en sommer-pakettart Frederiks- sund-Frederiksværk-Lynæs-Rørvig-Nykøbing Sj. — For rejsende fra København til Hundested var den bedste forbindelse med tog fra Frederikssund og der- fra med D/S »Isøre«s skib. Allerede fra 1906 kunne købes direkte billet til tog og skib, men »Isøre« sy- gnedede hen og erstattedes i 1914 af motorbådsruten »Isefjordens Postfart«, hvis motorskib »Isefjord« straks fik vind i sejlene, om den havde sådanne. Ru- ten udgik fra Frederikssund, og der sejlede via Kul- hus og Lynæs til Rørvig. En billet fra København til Lynæs kostede 2,70 og til Rørvig 3,20; i drifts- året 1915-16 solgtes ca. 1700 gennemgående billet- ter, og DSB havde en indtægt på ca. 500 kr. for gennemgående ekspedition af rejsegods og cykler, som man ganske vist havde besværet med at befor- dre mellem havn og banegård i Frederikssund. De rejsende måtte dog selv sørge for deres befordring samme sted.

Hvor lille det lokale behov for offentlige trafik- midler var på Halsnæs, fremgår af, at muligheder for persontransport ad landevejen først omkring 1906 blev optaget i »Fabers Rejseliste«. Rutebilejere fandt ingen anledning til at oprette bilruter på Hals- næs før 1922, og private biler var før banens åbning forholdsvis sjældne på de kanter, for den gang havde naboen heller ingen bil.

Men det var jo banen, der skulle berettes om. Da eneretsbevillingen var i orden, tog man i sommeren 1914 fat på udstikningen; besigtigelses- og ekspro- priationsforretningerne begyndte i januar 1915 i for- rygende snevejr og afsluttedes i juli s.å., medens jordarbejdet og banens overbygning kort forinden var udbudt i licitation. Nogle få navne er uløseligt knyttet til FHJ's tilblivelse: Førstelærer Rud. Jensen, Hundested, der med rette kan kaldes banens ophavs- mand. Ingeniørerne Kuhlmann og Winkel, der var lige erfarne jernbaneentreprenører, foretog bereg- ninger og udstikninger; jordarbejde og overbygning udførtes af ingeniørfirmaet Reimann & Engquist, stationsbygningerne af arkitekterne Preisler og Ambt.

Banens bygning kom til at vare et halvt år længe- re end beregnet. Det var for en gangs skyld ikke en bundløs mose, der slugte mere fyld, end der kunne fremskaffes, eller skjulte kilder, der pludselig skyl- lede dæmninger bort, men noget så banalt som en grusgrav, der viste sig at være ubrugelig, og som be- virkede, at anlægsentreprenørerne måtte opgive, og ingeniør Einar Jørgensen overtage og fuldføre ba- nens anlæg. Hvor han så fik grus fra, berettes intet

DERES SIKKERHED

Afhænger
af det
stødsikre
skærmspejl
med anti-
blændglas.
Tex har 32
forskellige
modeller.



FRANK HORN %

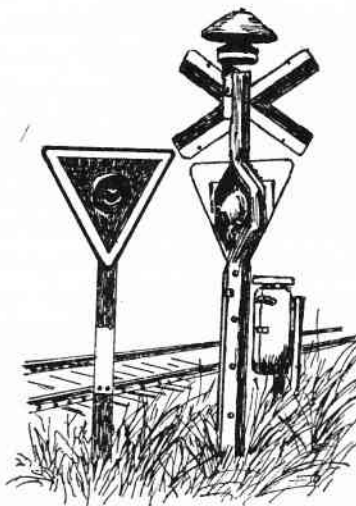
Generalagent for Magnatex Ltd.



SYMFONIVEJ 23 · HERLEV · 9111 00

Hillerød Privatbaner

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane



FREMTIDENS EL-SHAVER

er her

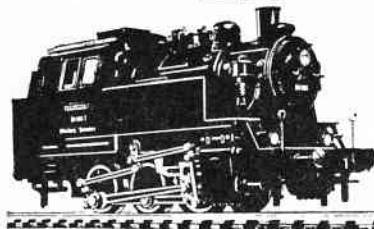
NU!

Drej selv - til Deres
personlige barbering



REMINGTON
SELECTRIC - det fornemste De kan få!

GIV DERES SØN OG DEM SELV EN



Fleischmann
HO

DEN RIGTIGE MODELJERNBANE
MED MASSER AF TILBEHØR

om, men det kunne hans forgængere vel også have fundet ud af.

Den 13,1 km lange bane anlagdes med 22 kg skinner, største stigning 1:100 og en temmelig lille mindste kurveradius, som har sin egen historie. Hærens krudtværk var påfaldende interesseret i banens anlæg; måske ikke så meget i at få den bygget, som i at få den længst mulig væk fra krudtværket: mindst 250 m derfra af hensyn til evt. eksplosionsfare! Som bekendt har krudtværket været ganske fredeligt i sammenligning med stålvalseværket, som uforvarende har fået granater o.l. djævelskab i skrottet til omsmeltning. Men krudtværkets krav om nævnte afstand bevirkede, at banen måtte begynde med en skarp kurve fra perronen på Frederiksværk station og tilmed anlægges i strandkanten, hvilket kunne have betydet en alvorlig komplikation i form af mudder og flydesand, men stranden viste sig da til entreprenørernes lettelse at være »god nok på bunden«. Større jordarbejder var ikke nødvendige; de betydeligste ses ved nedkørslen til Hundested, der i dag er adskilligt smukkere end ved anlægget af banen. Anlægssummen var oprindeligt beregnet til godt en halv million kr., men på grund af den skuffende grusgrav og almindelige prisstigninger under 1. verdenskrig blev aktiekapitalen på 712.064 kr., hvoraf Frederiksværkbanen, der drev FHJ i forpagtning, skulle betale 1 pct. i årlig forpagtning – og det kunne den som regel. Dette ophørte 1. januar 1943, da de to baner endelig blev slået sammen til HFHJ.

Et nådigt vejrlig muliggjorde, at banen kunne færdigballasteres sent på året 1916, og man var klar til indvielse kort før jul nærmere bestemt den 21. december. Ved den ny perron på Frederiksværk st. holdt oprangeret et tog bestående af loko HFJ 6 og 6 personvogne, hvoraf de to bageste var »lånte fjer«, nemlig Gribskovbanens to nyeste vogne, H 4 og H 5, der samme år var leveret af »Scandia« i Randers HFJ var ikke velforsynet med personvogne, der tilmed var fra banens første år, og hvoraf nogle var åbne og således ikke egnede til transport af indbudte gæster en kold decemberdag med rimtåge; endvidere kørte der jo også andre tog end indvielsestoget den dag. Perronen var prydet med både flagstænger og grantræer – det var jo alligevel snart jul. Turen til Hundested forløb som baneindvielser plejer at gøre: Taler og hurra på mellemstationerne, banen blev erklæret for åbnet for offentlig drift (fra næste dag), og de 123 indbudte, der vist allesammen mødte op, begav sig til den nyåbnede Hundested kro for at indtage en dundermiddag med alt for mange taler. Menuens sammensætning og de tilhørende(?) fornemme vine kunne måske virke lidt aparte i dag,



Banelinien ved Ramsbjerg (ved Melby) efter snerydning (februar 1929). Arkivfoto: P. Th.

men det var vel datidens »statussymbol« at servere champagne til andesteg med compot.

Den 22. december 1916 begyndte banens »grå« hverdag med fire daglige togpar. At den snart skulle blive hvid, gjorde ikke forholdene nemmere, og så havde man endda besværlighederne med krigsforholdene at slås med. Fugtigt vejrlig forvoldte nogle udskridninger af grusballasten, og da sneen feg i marts 1917, kørte togene fast. Det blev ikke sidste gang, driften måtte indstilles i én eller flere dage på grund af snelæg. Navnlig banestykket ved Ramsbjerg ved Melby var tilbøjelig til at fyge til; i den berygtede sned vinter 1928–29 kørte togene mellem snemure på op til 4 meters højde, da banen endelig var blevet ryddet.

Banens linieføring er der næppe grund til at dæle, men Halsnæs er jo heller ikke så stort, at banen kunne lægges alt for langt fra byerne. Det var ikke langt fra, at banen fik endestation ved Lynæs, der før 1909 var mere benyttet som »trafikhavn« end Hundested, som imidlertid havde nok så mange fiskefartøjer, men både Hundested by og navnlig hav-



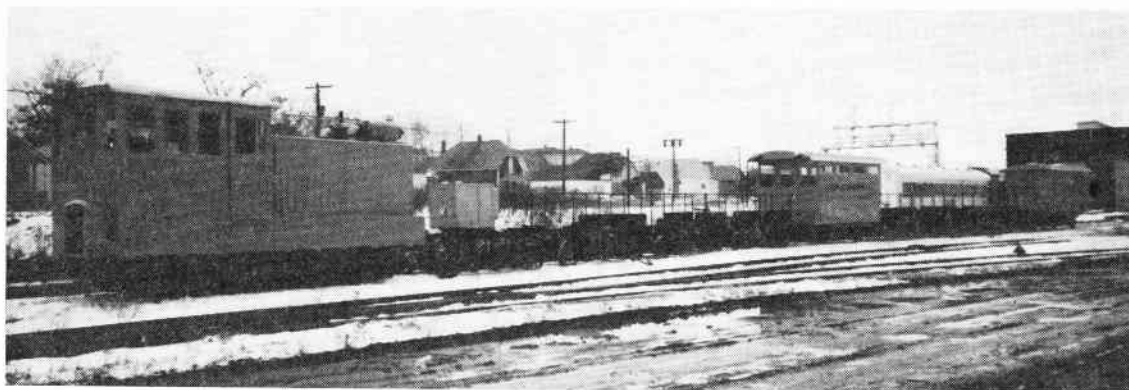
Melby station (1917).

Arkivfoto: P. Th.

Speno International S. A.

Geneve

48-stens skinneslibetog TM 410



Repræsentant i Norden:

SOPHUS BERENDSEN A/S Amaliegade 10, København K.



**Randers
Andels-svineslagteri**

... ønsker god jul og godt nytår

Metaltrykkeriet
„Ruma”

Gl. Kongevej 33
V
VE 5489

Handelsbanken

Sønderborg

A/S H. P. Skovrup & Co.
SKURVOGNE

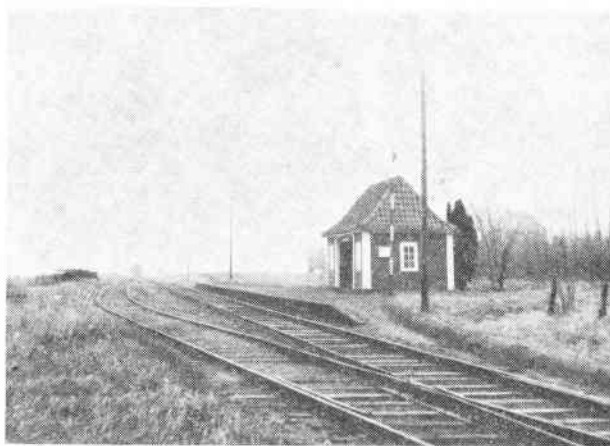
Fabriksvej 7-9
Kolding

neudvalget var både fremsynet og handlekraftig, så de gik af med sejren.

Der var almindelig tilfredshed med de smukke stationsbygninger i Melby, Dyssekilde og Hundested, hvad udseendet angik. At Hundesteds stations indretning dog kunne være mere praktisk, kunne noget tyde på, da stationsforstander Branning (1916–56) ofte knurrede over de mange kilometer, han i årenes løb havde gået, når han fra sine stuer, der lå ovenpå ekspeditionslokalerne, skulle ned i disse, for så måtte han vandre hele stationsbygningen igennem to gange, først foroven og så forneden! Træbygningerne ved holdepladserne Østerbjerg og Vibehus harcelleerede man over, idet man sammenlignede dem med akciseboden på Amager, men det skulle da snarere være en kompliment. Værre er det med træskurene på de senere oprettede trinbrætter Hanehoved (1922) og Ullerup (1924); hvis man betragter dem som arkitektoniske mesterværker, må man høre til de fjerklædte husdyr.

Det voldte en del kvaler at finde passende navne til stationerne, da de fleste af landsbyernes navne gik igen flere steder i landet. Også Melby, men det blæste man på, da hverken baner eller postvæsen havde anvendt navnet før til stationer eller postalt. Værre var det med Thorup, der siden 1904 havde været station på Thisted–Fjerritslev Jernbane og tilmed postalt benævntes »Thorup St.« i stedet for Thorup Thy. Mærkværdigvis havde postvæsenet ikke haft betænkeligheder ved at oprette en postekspedition ved navn Thorup Sjælland et årstid før banens åbning. Da FHJ kaldte sin station ved Thorup for Dyssekilde (efter en nærliggende gård), fulgte postvæsenet gladelig med. Der er i øvrigt en halv snes andre lokaliteter rundt omkring i landet ved navn Thorup. Hågenstrup mindede for meget om holdepladsen Hågerup på Fyn, og Hald (ved kysten) havde Randers–Hadsund Jernbane sat sig på i 1883, således at DSB ikke kunne bruge navnet til den sidste station før Viborg på »hugormebanen« (Bækkelund). Man valgte navnet Dyssekilde, der selvfølgelig straks blev lavet om til »Kysse-dille« af en af deltagerne i indvielsesfesten (og ikke, som nogen tror, fordi der senere oprettedes et optagelseshjem for piger i nærheden). Ved næste holdested hed landsbyen Tømmerup, men det hed allerede en station på Amagerbanen samt et par landsbyer andetsteds; Nødebo (ved kysten) kunne ikke anvendes af hensyn til idyllen af samme navn ved Esrum sø. Nogle bakker mod øst kunne i nødsfald kaldes Østerbjerg, og det kom holdepladsen så til at hedde. Vibehus holdeplads, der vel naturligt skulle have heddet Lynæs, fik navn efter et hus, der vistnok engang havde ligget i nærheden, for Lynæs måtte det bestemt ikke hedde. Det minder påfaldende om jalousien mellem Allinge og Sandvig; Allinge vil ikke vide af konkurrenten Sandvig, hvis station oprindeligt hed Hammershus og postekspeditionen »Allinge S.«! Mærkværdigvis fik Vibehus ikke navn efter den lille bebyggelse Ullerup, der ligger ved holdepladsen. Trinbrættet Ullerup oprettedes først 8 år senere.

Det vil føre for vidt at forsøge at udrede, hvor meget FHJ har betydet for HFJ. Naturligvis har den tilført Frederiksværkbanen meget betydelig person- og godstrafik, ikke mindst som transitbane for Rør-



Østerbjerg trinbræt med sidespor (1958).

Foto: P. Thomassen

vig, Grenå og Liseleje, men de enkelte holdsteders betydning gennem de første 16 driftsår lader sig udlede af de dengang gode og oplysende driftsberetninger. Hanehoved trinbræt ligger ved en slags forstad til Frederiksværk og har været ret godt benyttet. Det besynderlige navn har det formentlig fået efter landskabets form, guderne må vide set fra hvilken vinkel. Hanehoved har i øvrigt været ekspeditionssted for banepakker, hvordan det så er foregået. Melby er den bedste af mellemstationerne, velbeliggende ved den ret store landsby og ikke særlig langt fra det om sommeren endnu betydeligere badested Liseleje, der allerede ved banens åbning var »opdaget«. Militæret har forresten også »noget« på de kanter, men lad os ikke komme ind på det, for så får vi bare vrøvl med hjemmeværnet. Foruden det betydelige antal rejsende (også på militærbilletter) har Melby været en god godsstation, hvorfra vognladningsgodset dog efterhånden er forsvundet ligesom fra de fleste andre stationer. Dyssekilde var i en lang årrække en jævnt god landstation, hvad persontrafik angik, hvorimod den som godsstation snart blev ret ringe. At den endnu ikke er uden betydning som station, viser den bebyggelse, der i de senere år har fundet sted ved stationen. Østerbjerg holdeplads var i mange år den bedst benyttede af holdepladserne (3–4000 rejsende årligt), medens forsendelserne af vognladningsgods, der var ret konstante, lå noget under de øvrige holdsteder. Godstransporter til og fra Østerbjerg er forlængst ophørte og trinbrættet er fornylig blevet noget så fornemt som fjernstyret krydningsstation. Årsagen til oprettelsen af Ullerup trinbræt er noget dunkel. Beboerne i landsbyen syd for banen, Amagerhuse, havde ikke længere at gå til Vibehus end til Ullerup trinbræt; skoven nord for banen er der ikke meget ved, og Kikhavn ved kysten var i midten af 20'erne endnu ikke synderligt estimeret som badested. Endvidere var der ikke læn-

IWO SKANDINAVISK ELEKTRO A/S

Roskildevej 527 – Glostrup
Tlf. 96 78 08

Hovedbanens Tricotage

10 % til alle funktionærer

Københavns
Hovedbanegård

Gå først til



over hele landet

Dansk Supermarked A/S

FØTEX

Gothersgade 14 – Fredericia

A/S Fr. Lumbye

Papir

Skartved – Kolding
Tlf. 23600

Landmandsbanken

Østergade 9 – Rødby

Afd. i Maribo
Afd. i Saxkøbing



...med den naturlige skulderlinie!

gere at gå til Hundested end til Ullerup trinbræt. Dette er derfor også det dårligst benyttede holdested på FHJ; kun under krigen havde det nogen betydning for Kikhavn om sommeren, da der savnedes andre befordringsmidler. Vibehus holdeplads var oprindeligt ikke så godt benyttet af rejsende som Østerbjerg, men til gengæld var der adskilligt mere gods. Dette holdt sig tilmed adskilligt længere end for Østerbjergs vedkommende, og den tiltagende bebyggelse ved holdepladsen og nogen industri har bevirket, at Vibehus' trafiktal er steget en del de seneste år. Lynæs har ikke haft større glæde af Vibehus holdeplads; man foretrak at gå til Hundested, der ikke ligger længere borte end Vibehus, og så slipper man da også for bakken.



Udsigt over Hundested (1916 – kort før banens åbning). Fra et sted i kurven skal – efter planerne – den ny strækning til ny station og havn udgå. Arkivfoto: P.Th.

Banestykket fra Vibehus til Hundested er FHJ's smukkeste strækning. Efter at have passeret lidt skov, drejer banen mod nord mellem lyngklædte bakker, der dog efterhånden er nok så sommerhusbeklædte, men der er stadig nogen udsigt til Kattegat. Hvor banen passerer over den ny vej, havde FHJ en større sten- og grusgrav med en skærveknuser, således at HFHJ næsten var selvforsynende med skærveballast i en årrække. Banen havde da også sidespor ned i graven, indtil vejen blev anlagt. De sidste år var der på randen af graven anbragt en lang jernbanevogn, den tidligere kongesalonvogn, som DSB solgte til HFHJ, der anvendte den som weekend- og feriehytte for personalet. Der var en pragtfuld udsigt fra vognen ud over Kattegat, så længe det varede, for udsigten fra neden til vognen faldt mange for brystet, og de henstillede til kommunen at forlange vognen fjernet, hvilket skete. – Hundested station er vel så kendt af de fleste, at nærmere omtale skulle være

overflødig. I tidens løb er der sket en del udvidelser af remiserne; den sidste ændring i anledning af de nye Y-togs anskaffelse i forbindelse med en sanering af sporarealet har pyntet på stationen. Det kan ikke nægtes, at skinnerne tidligere havde en vis lighed med makaroni. Havnebanen stammer fra 1923 (blev taget i brug 30. oktober) og blev straks godt benyttet til kul- og fisketransporter. Det var først langt senere, persontogene førtes til havnen af hensyn til Rørvig- og Grenåfærgerne, og en perron anlagdes. De to færgefarter har betydet kolossalt meget for banen i årenes løb, dog næsten kun hvad persontrafikken angår. Overfarten til Rørvig er af gammel dato. Foruden de tidligere omtalte dampskibe kom en lokalrute i gang omkring 1909, idet postdampbåden »Stærk« sejlede en daglig dobbelttur på hverdage mellem Lynæs og Rørvig. I begyndelsen af 1917 begyndte motorbådssejlsads Hundested–Rørvig, i 1926 konkurrerede to »rhedere«, der heldigvis i 1927 fandt ud af, at det var en dårlig idé, og fra 1927–28 har det nuværende færgeri drevet den stærkt benyttede rute. Den første rute fra Hundested til Grenå startedes i 1918, men den fik en lige så hurtig som sørgelig ende, da foretagendet i løbet af et år gik 100 pct. fallit. Det nuværende velfunderede selskab grundlagdes i 1933 og er som bekendt still going strong og en ikke helt ignorabel konkurrent til DSB's »Hurtigmarie«, efter at der sejles fra Hundested til Århus. Rivaliseringen i reklamemæssig henseende er ikke af ny dato. Allerede i 30'erne gik man lidt hårdhændet tilværks mod konkurrenten, idet reklameplakater forsvandt fra DSB's stationer, der var ikke plads i køreplanerne m.v. – Forhåbentlig finder DSB og GH en fredelig modus vivendi, så HFHJ ikke behøver føle sig som et sjældent lille dyr mellem to negle.

Endelig kommer vi så til det så eftertragtede kapitel: »Rullende materiel«. Vi plejer så højtideligt at skrive i vore publikationer om danske privatbaner: »Til driften anskaffedes følgende materiel«. Vi må skuffe læserne ved den gang at skrive »ingen-ting«. For FHJ slap for anskaffelser de første år. Hvad trækraft angår, havde storebror HFJ netop i 1916 købt sit lokomotiv nr. 6 fra »Nydqvist & Holm« i Trollhättan. Vel ikke så meget af hensyn til den kommende FHJ som til et billigt tilbud i en »serieproduktion«; Køge–Ringsted Jernbane, Hornbækbanen og Præstøbanen fik hver 2 maskiner af samme serie. HFJ fik sin for 30.000 kr., medens de andre baner gav noget mere. 2 år senere kostede en tilsvarende maskine 170.000 kr.! HFJ havde sikkert ønsket, at FHJ havde anskaffet sit eget lokomotiv foruden, for den stærkt forøgede trafik på begge ba-

Aabenraa Karosserifabrik

Tøndersvej 58-64
Aabenraa
Telf. 21212

Den Danske Mælkekondenseringsfabrik

Vejlegadebro 5 - Nakskov
Telf. 03 - 925 - 232

Farum Bageri

Hovedgaden 67, Farum
Telefon 95 00 16

ALTID FRISKT BRØD

**Indsæt hver lønningsdag et beløb
i BANKEN**

Renten bliver til mere end De tror

FREDENSBORG BANK

Jernbanegade 5
Mandag-torsdag
9-12, 14-16
Fredag: 9-12, 14-16
Lørdag lukket

Tlf. (03-285) - Fredensborg 888

Besøg

CAFE ØST

v/ fru Jensen

Ndr. Frihavnsgade 106
Ø
Telf. TR 35.146

Carl B. Hoffmann A/S Maskinfabrik

Esbjerg
Tlf. (051) 2 35 66

Junkers Savværk A/S

Køge

HOVEDSTADENS KULIMPORT Aktieselskab

Egen import af

**Kul, Koks og Cinders
samt BRÆNDELSOLIE**

Tlf. (01) 15 16 44
H. C. Andersens Boulevard 44-46

ner nødte HFJ til at leje Lyngby-Vedbæk Jernbanes nr. 2 i 1917-18 og i 1918-19 »Maren« (GDS nr. 4) og ØSJS nr. 4 for derefter at hoppe på en af DSB's gamle S-maskiner fra Falsterbanen, og det skulle man ikke have gjort.

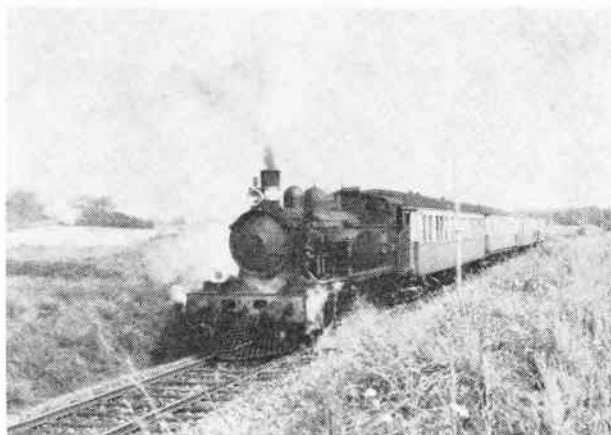
FHJ's »eget« materiel bestod af 3 åbne godsvogne, FHJ P 250-52, anskaffede i 1920, samt en bogiepersonvogn, købt godt brugt i 1927: B 50, bygget hos Vulcan i Maribo i 1899. Den har en usædvanlig broget historie:

ANSJ	A 12	1899-1903
VNJ	A 1	1903-1909
HAI	A 3	1909-1927
FHJ	B 50	1927-1937
HFJ	C 50	1937-1966

For de læsere, der ikke er indviende i den specielle terminologi, som benyttes af materiefans, skal forklares, at vognen har kørt på Nibebanen, Varde-Nr. Nebelbanen og Hammelbanen, før den havnede på HFHJ, som forresten har ofret en mængde penge på den, dels til ombygning, dels til modernisering. Den sidste overhaling (1944) kostede 55.000 kr. Vognen havde oprindeligt to 2. kl. kupeer à 8 pladser og en 3. kl. afdeling med 60. Efter den sidste modernisering nøjedes man med én 1. kl. kupé og ialt 67 fællesklassepladser. Vognen er p. t. henstillet i Frederiksværk. I 1937 ændredes signaturen på FHJ's materiel til HFJ, det var jo nemt at ombytte to bogstaver. FHJ fik andel i HFJ's motorvogn nr. 2 på den pudsig måde, at HFJ i 3 driftsår ikke kunne svare forpagtningsafgiften til FHJ, som derved fik 3 »andele« i M 2!

Til slut et par ord om bilruterne i banens opland. Første rutebil kom som tidligere berørt i gang i 1922. Den ejedes af en privatmand og kørte mellem Frederiksværk og Hundested over Lynæs; den overtoges i 1929 af HFHJ. Også af en privatmand startedes i 1929 en rute fra Frederiksværk over Liseleje

til Sandkroen. Han gik i samarbejde med HFHJ i 1930, og i 1931 forlængedes ruten om sommeren til Tisvildeleje. I 1932 fik banen koncession på en fragtbilrute Hundested-København. I årenes løb er adskillige bilruter kommet til, og HFHJ har formået at sikre sig koncessionen på samtlige bilruter i oplandet.



HFHJ damploko nr. 9 med DJK's særtog ved Ullerup (18/9 1960).
Foto: P. Thomassen

Dansk Jernbane-Klub har, ligesom utallige af de millioner rejsende, der i de forløbne 50 år har benyttet FHJ, mange gode minder fra banen. Navnlig vor udflugt med damptog 18. september 1960 blev en uforglemmelig oplevelse for alle deltagerne, takket være den imødekommenhed og hjælpsomhed, vi altid har kunnet glædet os over at møde hos banens ledelse og dens personale.

Vi håber og ønsker, at HFHJ må bestå lige så længe, som der findes jernbaner her i landet, og at banen må bevare sin popularitet under tålelige konkurrenceforhold.

Sydfyenske Jernbaners personvogne

Af Svend Jørgensen og Lars Viinholt Nielsen.

Som det første supplement til den bestående personvognspark anskaffedes i 1893 fra Tyskland 2 stk. personvogne, SFJ A 6 og A 7, af en noget anden type*). De havde sidegang, åbne endeperroner og 5,0 m akselafstand. Det indre bestod af 1½ I kl. kupé, 2 III kl. kupeer samt, som noget nyt, et toilet! De åbne endeperroner lukkedes imidlertid kort efter

ankomsten til Fyn, men derefter ændredes intet ved vognene til de udrangeredes i 1932.

Ved åbningen af Ringe-Nyborg banen i 1897 leveredes fra »Scandia« 3 stk. III kl. midtgangsvogne, RNB C 69-71, samt banernes 2 stk. første bogievogne. Midtgangsvognene var 2-akslede og havde 44 siddepladser og samme akselafstand som A 6 og A 7, men de havde allerede fra starten lukkede endeperroner. Samme år leverede »Scandia« til SFJ C 72-74, næsten magen til RBN-vognene. Alle disse vogne blev udrangeret i 1932.

*) Se artiklen »Sydfyenske Jernbaners kupévogne« i tidsskriftets nr. 6/65.

SAAB AUTOVÆRKSTED

– såvel 2- som 4 takt motorer –

SKAGENSVEJ 31 – FREDERIKSHAVN

v/ KR. SØRENSEN

Tlf. 084 – 20791

ønsker godt nytår

A/S Herman Heggow

VOLVO forhl.

Jyllandsgade 11, Ringsted

Gartner

Gunnar Knudsen

Hadsundvej 75

Randers

Tlf. 064 – 25141

Dalby Maskinforretning

v/ fabr. Aug. Christiansen

Dalby pr. Krogstrup

Sjælland – tlf. Dalby 95

Maskinfabrikken

„I K A”

Artillerivej 110–112 – S

Tlf. Sundby 5211

DE BORNHOLMSKE JERNBANER

ønsker

God jul og godt nytår

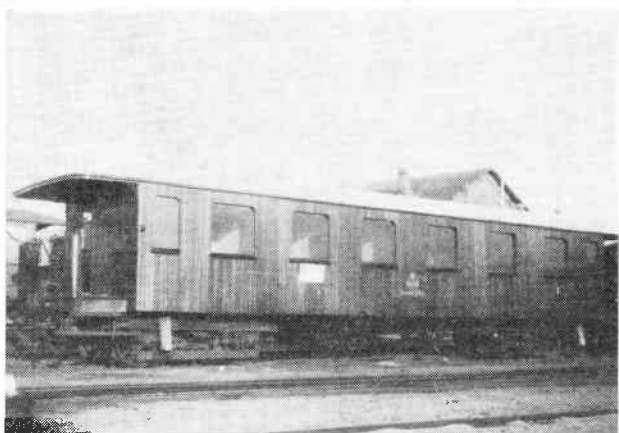
LOLLANDSBANEN

ønsker

God jul og godt nytår

Kino Holstebro

Bogievognene, SFJ A 8 og RNB A 9, var efter tidens forhold endog meget fornemme vogne. De havde sidegang med 2 I kl. og 4 II kl. kupeer og naturligvis havde de toilet – i modsætning til III kl. vognene. Som alle andre SFJ-personvogne oplystes de af olielamper og opvarmedes af dampvarmeapparater anbragt under sæderne. Ved en større ombygning (A 8 i 1923 og A 9 i 1925) ændredes vognene totalt, idet pladebeklædningen blev erstattet af teaktræslister. Desuden blev de lukkede endeperroner erstattet af åbne – nøjagtig den modsatte operation som blev foretaget på A 6–7 i 1896. Kupéinddelingen blev ligeledes ændret, nemlig til 1 I kl., 3 II kl. og 2 III kl. kupeer og litraet blev i overensstemmelse hermed ændret til B. Endnu en ombygning måtte vognene gennemgå i begyndelsen af trediver-



I/II kl. personvogn ARMP 142 (tidl. RNB A 9/B 9).

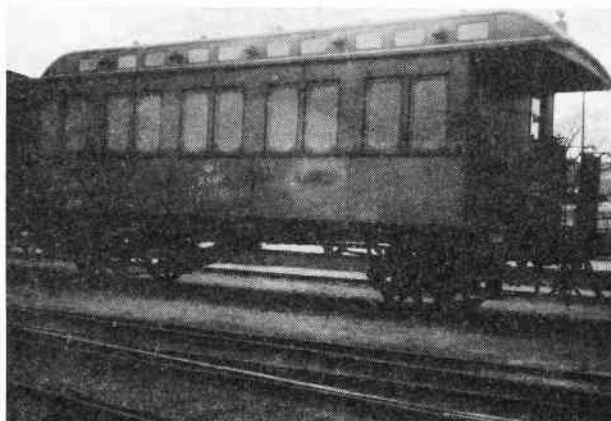
Foto: Sv. Jørgensen

ne; bl. a. fik de nye bogier af SFJ's egen konstruktion, med 2,1 m akselafstand. Ved DSB's overtagelse i 1949 havde B 8 2 II kl. og 4 fællesklasse kupeer, medens B 9 havde 3 I kl. og 3 fællesklasse kupeer. DSB gav vognene litra ATMP 246 og ARMP 142. De var i drift, indtil de udrangeredes i 1958, hhv. 1960.

Ved SFJ's forpagtning af Svendborg–Nyborg banen i 1902 indgik denne banes moderne vogne – alle bygget af »Scandia« – og lokomotiver i Sydfyenske Jernbaners driftsmateriel. SNB blev ved åbningen i 1897 overordentlig vel udstyret, både hvad angik materiel og faste anlæg. Der var i alt 10 stk. personvogne af fire forskellige typer, men fælles for dem alle var, at de var pladebeklædte, havde tagrytter og åbne endeperroner. Akselafstanden var for de 2-akslede vognes vedkommende 5,6 m. Meget lig SFJ A 6–7 var SNB Ab 10 med 1 I kl. kupé og 2 II kl. kupeer. B 22–23 havde 2 II kl. samt 3 III kl. kupeer, medens Cb-vognene, 41–46, havde 5 III kl. kupeer. A-, B- og et par af C-vognene havde toilet.

Banens mest repræsentative vogn var imidlertid bogievognen B 24, og den var, også sammenlignet med de øvrige vogne, imponerende. Længden var 17,4 m og bogiernes akselafstand 2,5 m, mod 16,03 m, hhv. 1,9 m for SFJ A 8–9's vedkommende. Denne vogn undergik også et par gennemgribende ombygninger. Først i 1922–23, hvor pladebeklædningen blev erstattet af beklædning af teaktræslister. Ved samme lejlighed blev tagrytteren fjernet, medens man ikke ændrede væsentligt på vognens indre. (1 I kl., 2 II kl. og 4 III kl. kupeer). Det gjorde man til gengæld i 1934, da vognen blev omdannet til fællesklasse, Cb 40. Samtidig fik den lukkede endeperroner af den for SFJ karakteristiske spidse type. DSB litrerede vognen CMMP 2413.

Til Odense–Nørre-Broby–Fåborg banen (ONFJ) anskaffedes i 1906 fra »Scandia« 6 stk. personvogne af en lignende type som SNB's vogne, men dog lidt større og kraftigere end disse. Akselafstanden var 6,0 m. Tagrytteren var lige afskåret over endeperronen i samme længde som vognkassen. De leverede vogne fordelte sig med 2 stk. II/III kl. vogne, B 27–28, med samme kupéinddeling som SNB B 22–23, og 4 stk. III kl. vogne med 5 kupeer, Cb 75–78.



CUP 4185 (tidl. SNB Cb-vogn) i Fåborg (1949).

Foto: Sv. Jørgensen

Alle 2-akslede SNB- og ONFJ-vogne på nær én eksisterede ved DSB's overtagelse af SFJ i 1949. Én vogn udrangeredes straks, medens en del af de øvrige blev omlitreret (DSB CUP 4181–4191), men ikke revideret. De anvendtes kun ganske lidt af DSB og udrangeredes hurtigt. I modsætning til KSB's vogne af lignende type blev ingen af disse vogne ombygget til værkstedsvogne. CUP 4188, tidl. ONFJ Cb 75, stod i flere år på Fåborg st., men den ophuggedes, som den sidste af de 2-akslede vogne, efter nedlægningen af ONFJ i 1954. Et par af vognene endte som sommerhuse o. l., bl. a. i Rødby.

Aage Andersen
Entrepreneur

Esrumvej
Havreholm pr. Tikøb
Tlf. (03) 249 - 108

Manufakturhandler
WILLIAM BRIX

SPINDLERHUS
FREDERICA
Tlf. (059) 2 12 42

Landmandsbanken

ØSTERGADE 9 – RØDBY
Tlf. 03 – 90 12 40

Orla Sørensen
Malermester

Sydkrogen 63 – København
Tlf. 31 21 76

PALADSTEATRET

NØRREGADE 29
VEJLE
Tlf. 2000

Gammel som æ' Jærnbæn –
Den Nordslevigske Længdebane og vor
lille sparekasse
oprettedes samme år – 1863

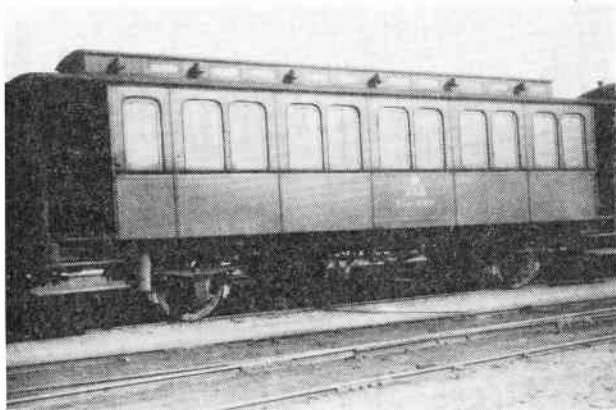
Agerskov Sparekasse
Tlf. (048) 3 31 13

Alle værdipapirer opbevares og forvaltes
meget billigt

Skagensbanen

Tlf. 084 – 4 10 10

HADS-NING
HERREDERS JERNBANE



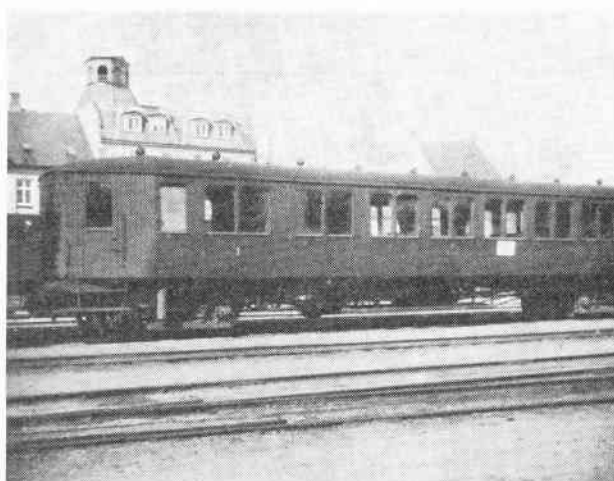
CUP 4189 (tidl. ONFJ Cb 76) i Fåborg (1949).

Foto: Sv. Jørgensen

Ved Nørre-Broby banens åbning i 1906 blev bernes nye, store og meget moderne værksteder i Odense taget i brug. Man blev herved ikke alene i stand til at foretage enhver reparation, men også til selv at bygge vogne, ja endog lokomotiver. De første vogne, der udgik fra værkstedet, blev tegnet af maskininspektør Milling, der et par år i forvejen var blevet leder af SFJ's maskinafdeling. Vognen Ab 14 og B 29 blev afgivet til driften i 1908. Ab 14 havde 2 I kl. kupeer og 4 II kl. kupeer, medens B 29 havde 2 II kl. kupeer og i III kl. afdelingen midtergang og 38 siddepladser. De var ligesom de øvrige vogne fra disse år pladebeklædte, men manglede tagrytteren, idet taget i stedet var noget mere hvælvet. Vinduerne var som på alle de øvrige vogne anbragte to og to, tæt ved siden af hinanden, hvert andet bevægeligt. B 29 havde som noget helt nyt, i enderne overfor toilettet, hylder til anbringelse af kufferter. Begge vogne havde, efter svensk mønster, svajede vognsider, hvilket B 29 beholdt til det sidste. Det kan måske undre, at så mange af de nye vogne var udstyret med I og II kl. kupeer, men forholdet var, at mange flere, end tilfældet er i dag, benyttede dis-

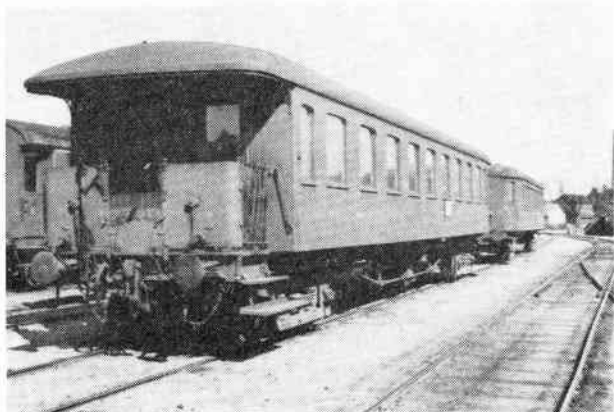
se »dyre« vognklasser – ved SFJ således 8 pct. af samtlige rejsende, hvilket repræsenterede ca. 15 pct. af indtægten ved personbefordringen. Ab 14 og B 29 var overordentlig fint udført, og de vakte almindelig beundring. Længden androg 18,0 m og bogiernes akselafstand 2,1 m. Bogierne var helt af jern og af en ny konstruktion, der gav vognene en ualmindelig blød og rolig gang selv på svage spor. Bogier magen til disse blev senere fabrikeret på værkstedet og påmonteret de ældre bogievogne.

I 1911 fremstilledes en III kl. bogievogn Cb 47 med samme hoveddimensioner som den ovenfor beskrevne bogievogne. Den havde én enkelt og 4 dobbeltkupeer med ialt 72 siddepladser. Disse 3 stk. bogievogne blev alle overtaget af DSB i 1949. I mellemtiden havde Ab 14 gennemgået én, selv efter SFJ-forhold, temmelig radikal ombygning. Da benyttelsen af I og II kl. faldt katastrofalt i 20'erne, blev vognen i 1930 fuldstændig ryddet indvendig og omdannet til midtergangsvogn med 82 siddepladser, Cb 39. Endeperronerne blev lukket – spidse, som tidligere omtalt – og vognen – ja, tænk – fik som den første SFJ-personvogn elektrisk lys. De fleste andre privatbaner havde da haft el-lys i mange år, OMB



AZMP 376 – senere 399 (tidl. SFJ B 29).

Foto: Sv. Jørgensen



CMMP 2411 (tidl. SNB Cb 48) og COMP 2796 (tidl. SFJ Ab 14/Cb 39) i Fåborg (1949).

Foto: Sv. Jørgensen

således fra 1911 og OKMJ lige så længe, og det endda i vogne tegnet og vedligeholdt af SFJ! Her havde man imidlertid holdt stændigt fast ved forskellige systemer med gas, der dels ofte lugtede i kupeerne og ikke var ganske ufarlige i brugen.

B 29, Cb 39 og Cb 47 havde dog alle elektrisk lys i 1949. De fik ved DSB hhv. litra AZMP 376 (senere 399), COMP 2796 og CMMP 2412 og var i drift til 1960–61.

I 1911 fik Nordvestfynske jernbane (OMB) og Kertemindebanelen (OKMJ) 8 stk. hhv. 1 stk. to-

Nic. Hyllestad

Reventlowsgade 12 – V
Telf. Vester 2627

Hillerød korn

Hillerød

HOVEDVEJEN
TIL DERES MØBELINDKØB

BO-NYT

GYDE og K. G. KRISTIANSEN
Holstebrovej – Struer
Tlf. (078) 51550

Racerbaner – Modeltog
Sealextric – Revell – Airfix m. m.
samt alle førende mærker indenfor
størrelse **HO, - TT og N**

gå først – hvor udvalget er størst
Johns Hobby og Leg

Glostrup Butikstorv
Diget 36 – Glostrup – 96 27 58

Langeskov Plovfabrik A/S

Langeskov – Fyn
Telefon 38 13 38

AKTIESELSKABET
Nordisk Films Kompagni

Mosedalsvej
København – Valby

M. F. Wiwe **Maskinfabrik**

Kongerslev

»Pioner« Landbrugsmaskiner

STØT
DANSK ARBEJDE

akslede midtgangsvogne fra »Arlöf«. Akselafstanden var ikke mindre end 7:22 m. Vognene var teaktræs-beklædte, men karakteristisk var det fint nedbuede tag over de åbne endeperroner, magen til bogievog-nenes. Antallet af siddepladser var 44, og de var naturligvis udstyret med toilet.

Ved samme tid påbegyndte SFJ bygningen af 4 stk. vogne, Cb 79–82, magen til de ovennævnte OMB/OKMJ-vogne. De blev færdige i 1912, umiddelbart efter at Milling omkom ved »Titanic«s forlis i Atlanterhavet. Som ny maskininspektør ansattes ingeniør Kier, der nu lever som pensionist i Odense.

De fire vogne eksisterede alle i 1949, hvor de fik litra CXP 4591 (senere CXMP (samme nr.)) og CXMP 4592–4594. De blev især anvendt som tog-førervogne og udrangeredes omkring 1959.

Efter 1912 lå vognbygningen stille i nogle år. Under verdenskrigen havde man på værkstedet travlt med fremstilling af godsvogne til de store transporter af landbrugsvarer. Da Svendborg–Fåborg banen (SFB) blev åbnet i 1916, bestod hele dens drifts-materiel af 10 stk. lukkede godsvogne fra »Scandia«, i øvrigt de sidste vogne banerne modtog udefra.

Lokomotiver samt en post- og rejsegodsvogn kom først året efter, medens personvognene (2 stk.) først blev færdige i 1919. Der blev ialt bygget 3 stk., ONFB Cb 83 og SFB Cb 84–85. I det ydre mindede de meget om Cb 79–82, men akselafstanden var dog »kun« 6,8 m. Det indre var imidlertid ganske forskelligt fra disse, idet de nye vogne havde sidegang med en enkelt og to dobbeltkupeer (40 siddepladser). De var desuden forsynet med toilet og tjenestekupé. Vognene fik efter DSB's overtagelse litra CUMP 4261–4263 og kørte på Sydfyn til slutningen af 50'erne.

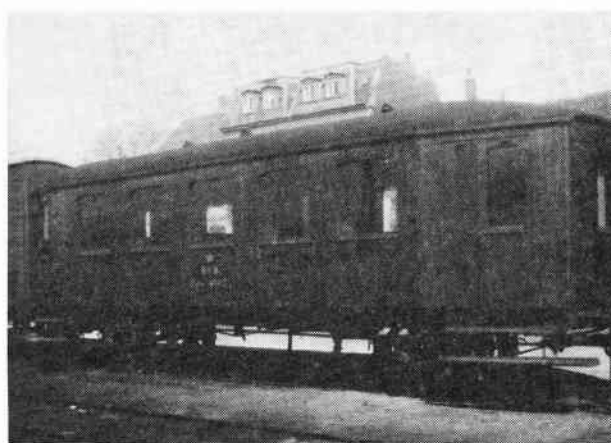
Til Odense–Svendborgbanen (SFJ) afleveredes ved samme tid en II kl. vogn, Ab 15, med 4 kupeer med omtrent samme dimensioner som kupe-erne i Cb 83–85. Den blev i tredive år degraderet til III kl. ligesom alle øvrige to-akslede I og II kl. vogne. CUP 4192, som den kom til at hedde i 1949, blev allerede udrangeret i 1954.

Banernes sidste bogievogn, SNB Cb 48, blev færdig i 1921. Den var næsten magen til Cb 47, men dog af en eller anden grund 8 cm længere. Denne vogn var som CMMP 2411 i drift indtil julen 1961, men blev derefter udrangeret og som den sidste SFJ-vogn ophugget i Odense året efter.

Som sidste – og sidst byggede SFJ-personvogn – skal omtales SFJ Ca 86 (muligvis litra Cm) – senere DSB FDP 4812, der på flere måder adskiller sig en del fra de øvrige vogne, og hvis historie i hvert fald er mere broget. Ca 86 blev bygget i 1927 i

Odense. Den var noget mindre end de før omtalte vogne, akselafstand 6,0 m, den havde midtergang og var delt i to afdelinger med ialt 39 siddepladser, naturligvis træsæder som i alle andre III kl. vogne. Vognen var, som SFJ's motorvogne, forsynet med store tilspidsede gavle, altså en ideel bivogn til benzinvognene, hvortil den da også fortrinsvis benyttes. Dens taravægt var 11,6 t.

SFJ kom som bekendt ret sent i gang med motoriseringen sammenlignet med de øvrige privatbaner, dels vel fordi man allerede i 1923 anskaffede 7 stk. lette 1-B-1 tenderlokos, nr. 1–7, netop til imødegåelse af de stigende driftsudgifter, dels vel fordi man helst ville undgå alt for dyrekøbte erfaringer med nyt motormateriel, og måske også fordi man absolut ikke havde succes med et forsøg i 1922/23 med en lille 2-akslet benzinmotorvogn bygget på egne værksteder. Den første prøvetur – i stilhed – med det køretøj, der opvarmedes ved motorens udstødningsgas, var nær endt med en større ildebrand, og »kalorius« blev derefter godt gemt af vejen bag værkstederne i Odense, til den, efter benzinmotorvognenes ankomst i 1927, hentedes frem og blev ombygget til bivogn for disse. Denne vogn anses for at være identisk med SFJ Ca 86. – Ca 86 – eller for at være helt nøjagtig – FDP 4812 – »endte sine dage« som motorbivogn på Nørre-Broby-banen, idet den i 1953 knækkede en aksel nær Håstrup og derefter ophuggedes.



FDP 4812 (tidl. SFJ Ca 86).

Foto: Sv. Jørgensen

Til slut skal det nævnes, at de fleste af de nyere vogne i 30'erne blev forsynet med fjedrende lædersæder, og så godt som alle vogne fik elektrisk lys. Enkelte vogne moderniseredes yderligere af DSB i 1949/50, men udrangeredes på trods heraf kort tid efter. Mange af vognene var ikke særlig behagelige at køre i, men i forhold til de CU- og FE-vogne DSB indsatte efter overtagelsen, forekommer det én

A/S P. WULFF

CIGARFABRIKKER

A/S Exinter

Vasekær 10

Herlev

Tlf. 94 41 42

Center for moderne hårkunst

Parykker – Toppe

Reylon – Manicure



v/ Bjørn Hirtsgaard

Strandgade 53 – Helsingør

Tlf. 21 44 93

Poul Pedersen

Cigar og Tobaksfabriker

HORSENS

Vær godt kørende

Tag hellere en

TAXA

3 x 35

Venlig hilsen

**Dansk Landbrugs
Andels-Maskinindkøb**

Stationsvej 54

Telefon Holstebro 2 32 55

EJNER NIELSEN

Blikkenslagermester

Ryesvej 16, Holstebro

Tlf. 22534

Kun 1. klasses arbejde udføres

Besøg

MØLLEHUSET

Frederikshavn

Telf. (084) 20008 - 20148

vanskeligt at se nogen større forbedring, og hvad bogievognene angik, var SFJ-vognenes køreegenskaber absolut bedre end de indsatte CO-, CP- og AT-vogne.

★

Artiklerien vil senere blive afsluttet med en beskrivelse af SFJ's bænkevogne og post- og rejsegodsvogne.

Kommende møder og udflugter

Onsdag den 7. december kl. 19.30 og kl. 20 i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V.

Ekstraordinær generalforsamling og foreningens årlige andespil (bankospil). Se side 3.

Tirsdag den 24. januar kl. 20 i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V.

Foredrag af trafikinspektør J. I. Sørensen, 1. distrikts trafiktjeneste, om »Statsbanernes 1. distrikt«.

★

Der arbejdes for tiden med planlægning af udflugter på »Horsens-Odder Jernbane« (i februar) og »Nakskov-Kragenæs Jernbane« (i marts). Nærmere følger i tidsskriftets nr. 1/67.



En Øresundsdag - er en feriedag

Vi er nu på vej ind i »hyggemåneden« december. Har De ikke prøvet det før - så gør det i år - ta' »madame« under armen - og ta' en tur til Malmö. Hun ved, at det er morsomt at prøve noget nyt - at gå på juleindkøb i den store, skånske købstad - og hvis De synes, at det lyder skrækkeligt, ja, så er SJ parat til at forlyste Dem på Malmö Centralstation - blot for en perronbillets pris - og dér er der altid masser at se på.

Det skulle ikke være nødvendigt at fortælle, at man på den behageligste måde »kan spise sig frem og tilbage« over Øresund - men ved De, at de 4 STORE ØRESUNDSBÅDE har velforsynede tobaks- og chokoladekiosker samt »butikker«, der fører gaveartikler - bijouteri, parfume, kaffe m. m. - til rimelige Øresunds-priser.

Har De påtaget Dem at arrangere en firmaudflugt eller en forretningskonference »til søs«, så ring til ØRESUNDSSKABET på telefon (01) 14 77 70 og reservér bord (»bordbestillingen«) eller en separat salon (»hovmesterkontoret«).

DSØ giver Dem gerne et skriftligt forslag til arrangementet - helt efter Deres behov og ønske. Selskabet har i øvrigt udarbejdet en brochure med menuforslag, som overhovmesteren gerne sender på forlangende. Når De afgiver Deres bestilling, bør De også rådføre Dem med vinkortet. Det opfylder ved sit righoldige udvalg mulighederne for at skabe fin harmoni mellem mad og drikke. Priserne, vil De finde, er meget rimelige.

Som et nyt moment i overfarten København-Malmö kan nævnes, at med de nye »Flyvebåde« tager det kun 35 minutter at komme fra den ene by til den anden.

Med kombinationen »Stor båd«-»Flyvebåd« bliver overfartstiden for København-Malmö således kun 2 timer og 35 minutter. Eksempel: Afg. Havnegade kl. 13.00 med »Stor båd« (overfartstid 1 time og 35 min.), ank. Havnegade med »Flyvebåd« kl. 15.35. - Pladsreservering til »Flyvebådene« foretages på BYen 8088.

Velkommen ombord på DE STORE ØRESUNDSBÅDE.

Jernbaneentusiastens
julehæfte er udkommet!



- og det er gratis
- fås på alle stationer

God julerejse
med Danske Statsbaner
og Danmarks Privatbaner

DE DANSKE FARVEFABRIKKER A/S

Tlf. 97 02 05
Ballerup

BRAMMERS BOGHANDEL

Stengade 10
Helsingør

E. GRØNBECH

Eksam. gas- og vandmester

Apperupvej 2
Hellebæk – Telefon 314

J. K. CAMPINGVOGNE

Vejleby pr. Skibby
(03 329 – 79)

AGIMEX

Silkeborg

J. C. BENTZEN
Karvssejfabrik

Fabriksparken 3 – Glostrup
Tlf. 96 83 00

VARDE PRIVATBANER

ønsker glædelig jul
og godt nytår

FREDERICIA AUTOLAKERERI A/S

Kaltoftevej 13
Fredericia
(059) 2 05 44

I/S CHR. LILLELUND & SØN

Trikotagefabrik

Ø. Kirkevej 30
Herning
12 07 71

JØRGEN PETERSEN A/S

Bygningsartikler

Ørbæksvej 7
Hørsholm
Telf. 86 15 31

Alt kleinsmedearbejde udføres

Hegn Porte Laager Rækværk Gelændere Lyskasseriste – Samt mindre jernkonstruk-
tioner – Såvel nyt som reparationer

DANSK KLEINSMEDIE Sct. Hans Torv 30, Tlf. Nora 3821

Danske Statsbaners person-, post-, og rejsegodsvogne 1966

BOGIE-PERSONVOGNE

			1. distrikts beholdning				2. distrikts beholdning			
Litra	Pladser pr. vogn		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt	
	1. kl.	2. kl.			1. kl.	2. kl.			1. kl.	2. kl.
S	—	—	1	1	1)	—				
A	48	—	101, 103, 105, 107, 109, 111, 113	7	336	—	100, 102, 104, 106, 108, 110, 112, 114	8	384	—
AC	42	—	11–16, 24–36, 46–52, 71, 72	28	1176	—	17–23, 37–45	16	672	—
AD–	42	—	185, 187, 189	3	126	—				
AY	18	40	186, 188, 190		54	120				
AL	56	—	341–350	10	560	—				
AR	18	32					120, 171	2	36	64
AT	12	32					219	1	12	32
AV	18	42	257–260	4	72	168				
AV	18	40	279–288, 321–340	30	540	1200	264–278, 289–301, 303–312	38	684	1520
AVL	18	40	244–247	4	72	160	241–243, 248–255, 261–263, 302	15	270	600
AX	12	48					391–398	8	96	384
B	—	80	2010–2015, 2017, 2019, 2021, 2023, 2025, 2027, 2029, 2031, 2033, 2035, 2037, 2039, 2041, 2043, 2045, 2047, 2049, 2051, 2053, 2055, 2057, 2059, 2061, 2063, 2075, 2077, 2079, 2081, 2083, 2085, 2087, 2089, 2091, 2093, 2095, 2097, 2300–2309	52	—	4160	2000–2009, 2016, 2018, 2020, 2022, 2024, 2026, 2028, 2030, 2032, 2034, 2036, 2038, 2040, 2042, 2044, 2046, 2048, 2050, 2052, 2054, 2056, 2058, 2060, 2062, 2064–2074, 2076, 2078, 2080, 2082, 2084, 2086, 2088, 2090, 2092, 2094, 2096, 2098	57	—	4560
BL	—	60	1321–1330	10	—	600	1331–1340	10	—	600
BU	—	—	3700, 3702–3704	4	—	2)	3701	1	—	2)
CAE	—	44	1259, 1260, 1264–1271, 1275, 1276	12	—	528	1261–1263, 1272–1274, 1277–1280	10	—	440
CAR	—	16	1059–1078, 1111–1129,				1281–1290	10	—	160
CB	—	72	1145–1153, 1164–1174,				1301–1308	8	—	576
CC	—	72	1185–1199	74	—	5328	1049–1058, 1079–1098, 1109, 1110, 1130–1144, 1154–1163, 1175–1178, 1180–1184	66	—	4752
CD	—	68	1201–1203, 1211, 1212	5	—	340	1204–1210	7	—	476
CL	—	87	1501–1621	121	—	10527	1622–1631	10	—	870
CLE	—	61	1674–1699	26	—	1586	1670–1673	4	—	244
CLL	—	87	1481–1500, 1632–1638	27	—	2349	1471–1480	10	—	870
CLS	—	87	1701–1712	12	—	1044	1713–1718	6	—	522
CM	—	72	2131, 2160, 2181	3	—	216	2142, 2146, 2148, 2152, 2153, 2154, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2175, 2176, 2177, 2179, 2180, 2186, 2188, 2190, 2191, 3402	21	—	1512
CM	—	64	2236	1	—	64	2194, 2198, 2200, 2201, 2202	5	—	320
CME	—	56					2423, 2424, 2425, 2427	4	—	224
CMK	—	—					2495, 2496	2	—	3)
CMR	—	—					2119, 2121	2	—	2)
CMZ	—	57					2263	1	—	57
CMZ	—	58					2265	1	—	58
CO*)	—	80	2507, 2515, 2522, 2523, 2525, 2526	6	—	480				
CO	—	81	2542, 2545	2	—	162	2547	1	—	81
CO	—	84	2550	1	—	84				

¹⁾ Kongevogn

²⁾ Udflugtsvogn(e)

³⁾ Sæderne afmonteret

*) Se fodnote – næste side

			1. distrikts beholdning				2. distrikts beholdning			
Litra	Pladser pr. vogn		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt	
	1. kl.	2. kl.			1. kl.	2. kl.			1. kl.	2. kl.
CO	—	85	2799	1	—	85	2552, 2553, 2554, 2601	4	—	340
CO	—	79					2651, 2653, 2654	3	—	237
CO	—	86	2742, 2743, 2746	3	—	258				
CO*)	—	76	2762	1	—	76				
CO	—	—					2702	1	—	4)
CO	—	—	2763	1	—	4)				
CP*)	—	74	2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2839, 2858, 2859, 2863, 2878, 2880, 2897, 2899, 2904, 2905, 2906, 2911, 3207	20	—	1480	2801, 2802, 2803, 2805, — 2806, 2807, 2828, 2829, 2830, 2844, 2845, 2846, 2848, 2849, 2850, 2851, 2852, 2853, 2854, 2855, 2856, 2864, 2865 , 2867, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2877, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2895, 2901, 2902, 2903, 3201, 3202, 3203, 3204, 3205, 3206, 3208, 3209, 3210, 3211, 3212, 3213, 3214, 3215, 3216, 3217, 3218, 3219, 3220, 3221, 3222, 3223, 3224, 3225, 3226, 3227, 3230, 3231, 3232, 3233, 3234, 3236, 3237, 3238, 3240, 3242, 3243, 3244, 3245, 3248, 3849, 3250, 3252, 3253, 3257, 3258, 3259, 3301	97	—	7178
CP	—	68	2814, 2815, 2816, 2818, 2820, 2824, 2827	7	—	476	2930	1	—	68
CP	—	64	2912, 2913, 2914	3	—	192				
CP	—	70	2921, 2922, 2923	3	—	210	2916, 2925, 2927, 2929, 2971	5	—	350
CP	—	69					2917, 2918	2	—	138
CP	—	58	2920	1	—	58				
CP	—	67	2934	1	—	67	2936	1	—	67
CP	—	—	2910	1	—	4)				
CPE	—	61	2987	1	—	61				
CPL	—	74					3241, 3246, 3247, 3251, 3254, 3255, 3256	7	—	518
CPS	—	70					3228, 3229, 3235, 3239	4	—	280
CR	—	78	3604, 3612, 3613	3	—	234	3606, 3608, 3622, 3652, 3659, 3662	6	—	468
CRL	—	78	3614, 3615	2	—	156	3616, 3618, 3621, 3627, 3629, 3630	6	—	468
CRS	—	78	3602, 3603	2	—	156				
CRS	—	76					3607	1	—	76
I alt				493	2936	32625		462	2154	29110

4) Udstillingsvogn.

*) CO 2526, 2762 og CP 2859, 2878, 3207 er specielt udstyret for anvendelse i udflugtstog.

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

BOGIE-PERSONVOGNE (MED EGENVARMEANLÆG)

			1. distrikts beholdning				2. distrikts beholdning			
Litra	Pladser pr. vogn		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt	
	1. kl.	2. kl.			1. kl.	2. kl.			1. kl.	2. kl.
ARM	18	31					149, 150, 151, 152, 153	5	90	155
ASM	12	39					191, 192, 194	3	36	117
ASM	12	47					195	1	12	47
CMZ	—	51					2281	1	—	51
CPM	—	73					2995, 2996, 2997, 2998, 2999	5	—	365
CQM	—	59					3501, 3509, 3510, 3515	4	—	236
CQM	—	73					3558, 3560, 3561, 3562, 3569	5	—	365
CRM	—	78					3651	1	—	78
CRML	—	78					3644	1	—	78
CRS	—	78	3638, 3671, 3674, 3675	4	—	312				
CRS	—	76					3676, 3677, 3678	3	—	228
I alt				4	—	312		29	138	1720

2- OG 3-AKSLEDE PERSONVOGNE

CU	—	48					4011, 4039, 4164	3	—	144
CU	—	—	4014, 4019, 4032, 4033, 4059, 4060, 4123, 4128, 4130, 4132, 4134, 4139, 4156, 4158	14	—	§)	4002, 4009, 4038, 4041, 4046, 4055, 4058, 4062, 4063, 4140, 4155, 4160, 4169, 4170	14	—	§)
CU**)	—	—	4221, 4223, 4226	3	—	§)	4227, 4228, 4237, 4243, 4244, 4247, 4248, 4249, 4270, 4274, 4275, 4276, 4277, 4278, 4279, 4280, 4283, 4288	18	—	§)
CXM	—	—					4502, 4503, 4505, 4507, 4508, 4511, 4518–4525, 4527–4530	18	—	§)
I alt				17	—	—		53	—	144

§) Togførervogne.

***) Vogne i 4200-serien er 3-akslede, 4244 og 4248 er mærket CUK.

POSTVOGNE (POST- OG REJSEGODSVOGNE)*)**

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

REJSEGODSVOGNE*)**

EA	6001-6006	6	6007-6032	26	
ECO	6217, 6265, 6267, 6270, 6271, 6280	6	6206, 6207, 6210, 6211, 6212, 6215, 6219, 6221, 6224, 6226, 6228, 6231, 6234, 6235, 6236, 6238, 6239, 6242, 6245, 6246, 6248, 6253, 6254, 6255, 6256, 6259, 6276, 6278, 6281, 6283, 6284, 6285, 6286, 6287, 6288, 6291, 6292, 6293, 6295, 6297, 6299, 6300, 6302, 6304, 6306, 6308, 6310, 6311, 6597, 6600, 6761, 6762, 6765, 6770, 6771, 6773, 6777, 6780, 6783, 6784, 6786, 6787, 6792, 6793, 6795, 6796, 6802, 6804, 6807, 6863, 6866, 6868, 6872, 6874, 6875, 6876	48	
EH				28	
I alt		80		161	

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

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

Følgende vogne er RIC-mærkede: S 1, A 100-114, AC 42-52, AV 293-297, 321-340, B 2000-2098, 2300-2309, BU 3701, CAE 1261-1263, 1275, 1276, CAR 1281-1290, CC 1115-1144, 1149-1178, 1180-1199 samt EA 6001-6006, 6021-6024.

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

Følgende vogne har A + B styreledninger (for anvendelse som »mellemvogne« i MO-tog): S 1, AC 31-33, 71, 72, AD/AY, AV 257, 259, 260, 283, 284, BL 1321-1325, CB 1301-1305 og CC 1145-1148.

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

Ajournført pr. 30. september 1966. (3. udgave).

A/S ERIK JOHANSEN og CO.

Birkerød
Telefon: 81 29 11

ALS HUSHOLDNINGSMASKINER

Storegade 33
Nordborg – Als

A/S JOHS. JUHLER
Maskinfabrik

Sønderborg

THOCA
Trikotagefabrik

Ejstrupholm
Tlf. Ejstrupholm 33

ARBEJDER SPARE- og LÅNEKASSEN
for AARHUS og OMEGN

Østergade 4
AARHUS
Tlf. 061 26255

SØNDERBORG BRUGSFORENING
Alsgade

Sønderborg
Telefon 2 43 73

A/S KOLDING LÅNE- og DISKONTOKASSE

Jernbanegade 22
Kolding
Tlf. 055 - 92111 - 97

JACO

Supermarked

Silkeborg
Telefon 55255

AUSTIN

Nyhavnsgade
Esbjerg
Telefon 25200

J. MUUSMANN LASSEN
OPTIKER

Tinglev
Tlf. 44144

ÅRS OG OMEGNS
SPAREKASSE

ÅRS

IRAS MASKINFABRIK
N. C. Sørensvej

Esbjerg
Telefon (051) 2 35 56

A/S HELGE JACOBSENS
Maskinfabrik

Vordingborgvej 72
Næstved
Tlf. (03) 72 17 01

VILDSUND STRANDHOTEL

Vildsund 154

**DANSK LANDBRUGS ANDELS-
MASKININDKØB**

Havetraktorer – Trillebører
Foderanlæg – Renseanlæg

Horsens
Tlf. 24622 - 22101

BRANDE SPARE- og LÅNEKASSE

Brande
0718 - 65

SKOTTERUP KAROSSERIFABRIK

Alt indenfor karosseriarbejde

Strandvej 276
Skotterup pr. Snekkersten

KNUD CHRISTENSEN

Bagermester

Hornbækvej
Tikøb – Tlf. 129

HILLERØD AUTOPLADESMEDIE

v/ Erling Jørgensen

Frederiksværkgade 112
Hillerød
Tlf. (03) 26 20 11

S. PRÆSTMARK

Urmager

Banetoften 4
Ballerup – Tlf. 97 05 86

HESTETANG PLANTESKOLE

Billige juletræer med og uden
klump
samt pyntegrønt
Hestetangsvej
Tlf. 95 00 81

A/S DANSK PRESSEFABRIK

Valby

CARL NIELSEN A/S

Entreprenør

Vestergade 68
Odense
Tlf. (09) 12 05 25

Feriehjemmet

»GILBJERGHØVED«

ved W. Munch

Gilleje
Telefon (03) 301 - 369

E. BLACH HANSEN

Guld – Sølv

Østergade 3
Herning
Telefon 12 08 00

HELGE KOFOED HANSEN

Slagtermester

Mariagade 5
Maribo
Maribo 740

HJØRRING MØBEL- og MADRASFABRIK

Telf. Hjørring 3088

ønsker godt nytår

VEMB-LEMVIG-THYBORØN JERNBANEN

Lemvig

LÆR NOGET

oplevel en god tid på

LOLLANDS HØJSKOLE

Telf. 03 - 941 Søllested 61

MIDTJYDSK LECA BETON A/S

Højslev pr. Skive

DÆKKO

Presenning-kompagni A/S

Glentevej 49-51

København NV

Ægir 5051

Venlig hilsen

EXOPLAST

WESTON TÆPPEFABRIK

Christian d. X's vej

Viby - Jylland

Tlf. 06 - 14 21 44

VESTJYLLANDS PAPIRPOSEFABRIK

Gl. Fælledvej

Skive

ERIK MADSEN

Købmand

Oceka kvalitetsvarer

Tlf. Borris 2

BOY - HOLST

Elektriker

Borgergade 15

THORSØ 76

Hilsen

**TROLDHEDE - KOLDING - VEJEN
JERNBANE**

Kolding

H. C. HANSEN

Slagtermester

Bredebro

Tlf. 41343

P. E. HANSEN og CO.

Camping

Vester Voldgade 110

MI 7022

JYDSK FISKENETFABRIK A/S

Søbjerg 11 - Fredericia

059 - 24066

LANDBOSPAREKASSEN

Torvet

Ribe

Telefon (054) - 21333

KRISTIAN KIRK's TELEFONFABRIKKER

A/S

INDUSTRIRESTAURANTEN

Jernbanegade 13
Kolding
055 - 2 31 99

MODELBANER eller MINIRACE

Stort udvalg i tilbehør, løs- og reservedele
Reparationer udføres

HOBBYKÆLDEREN

A. Billesvej 51
Fredericia
(059) 2 23 07

PAARUP KRO

Hans Jacobsen

Engesvang 47

N. N. MØLLER & SØN A/S

I. P. Nielsensvej - Ringkøbing
Autoforhandler

(073) 2 09 11

FA. AXEL MØLLER

Ure og optik

Østergade 23
Hjørring
0891 - 596

CARL JENSEN

Murermester

Kongensgade 94
Fredericia
(059) 2 03 38

VEJLE KØLESERVICE

Lorens Petersen
Ømkulevej 26
Vejle
0581) 3347

**PÅ GENSYN I
KINO - HORSSENS**

Borgergade 11
(066) 2 12 28

KRABBES HOTEL

Holstebro
(074) 2 06 22

Installatør

SV. AA. LAURSEN

Dr. Holstvej 12 - Aabyhøj
06 - 15 77 27

SV. AA. MYLUND

Blikkenslagermester
Vandstedsvej 3 - Hjørring
0891 - 2837

KOLDING HOBBY

Søndergade 21
Kolding
(055) 2 07 22

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK

Esbjerg
051 - 2 64 44

RANDERS STORVASKERI

Viborgvej 82 - Randers
064 - 2 86 31

SKANDERBORG KOSANGAS DEPOT

Adelgade 114
Skanderborg
(065) 2 04 76

RAUNSTRUP SPECIALFABRIK

Stiger og stilladser
Løgstør
Tlf. 319

SEJET TØMMERHANDEL

Sejet pr. Horsens
Tlf. Sejet nr. 1

AXBØL OG OMEGNS BRUGSFORENING

Oxbøl
Tlf. 35

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

I september måned er sket nedenstående til- og afgang af rullende materiel:

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 7 stk. personvogne, litra B nr. 2092-2098 samt 39 stk. åbne godsvogne (høje sidevægge), litra E nr. 500 0 240-500 0 278.

MO nr. 563, 565, 570, 571 og 572 er udrangeret.

Traktor nr. 37 (Breuer 1931/60 hk - diesel) er udrangeret.

CP 2809, 2810, 2958 - CR 3605 - CRM 3650 (overdraget Jernbanemuseet) - CU 4022, 4141, 4154, 4163, 4250, 4251, 4273, 4287 - CUK 4242 - CXM 4510, 4526 - EH 6759 er udrangeret.

4 stk. CC-vogne, nr. 1180, 1182-1184, er overført fra 1. distrikt til 2. distrikt, og 4 stk. CC-vogne, nr. 1191-1194, er overført fra 2. distrikt til 1. distrikt.

Pr. 30. september bestod person-, post- og rejsegodsvognsparken af ialt 1299 enheder. Læserne henvises til oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1966« (3. udgave) på siderne 25-28.

Godsvognsparken bestod den 30. september af 7091 stk. lukkede og 3642 stk. åbne godsvogne. De



Tidl. CAE 1273 forlod Cvk. Ar. den 28. oktober - som den første DSB-personvogn påmalet 12-cifret nummer efter det ny internationale »cifferlitrering«s system. Der vil blive nærmere redegjort for systemet i tidsskriftets nr. 1/67. Eksemplet kort forklaret: 50: Vogn kun til brug i Danmark, (51 = RIV), 86 = DSB, 82: Jernbaneforvaltningsejet personvogn i særlig udførelse / Siddevogn 2. kl. med rejsegodsrum, 24: Hastighed indtil 120 km/t / m. dampvarme. (Det egentlige vognnummer vil for DSB's vognes vedkommende være identisk med de tre sidste cifre i det oprindelige vognnummer). Det sidste tal - efter stregen - er kontrolcifferet. Foto: N. Loumann Nielsen

ældre godsvogne udrangeres i et meget rask tempo - hvilket nedenstående oversigt giver et indtryk af - når den anvendes til ajourføring af oversigten »Danske Statsbaners godsvogne 1966«, der medfulgte som bilag til tidsskriftets nr. 5/66.

1. Lukkede vogne.

Gklm	HJ	98
Gklm	HJ	417
Gklm	HJ	716
Gklms	HD	800
Gs	GS	18
Gs	GS	874
Gs	GS	1998
Gs	GS	300
His	HS-t	300
His	HS-t	10
Hs	I	200
Hk	IA	128
Hks-v	IAL	369
Hks-v	IAL	49
Hks-u	IAK	250
Hks	IAR	99
Hkrs	IAR	50
	IB	82
	IBU	37
	IE	4
	IF	13
	IG	3
	IGK	2
	IGK	3
Ics	IKA	1
Ics	IKA	1
Ics	IKA	88
	IKG	34
	IKH	-
Icmos	IKN	1
	IKP	11
	IKS	2
	IKT	61
	QG	-
	QGR	1
	QHL	1
	QRL	2
Tdgs		20
Uahk	U	3
Ud	U	42
Uhk	U	3

2. Åbne vogne.

E	E	398
E	E	279
Elo	PB	1646
Elo	PD	2
	PE	1
	PER	-
	PF	5
	PFR	7
	PH	-
	PH	-
	PJ	66
	PJB	36
	PJR	36
	PKR	1
	PT	22
	PT	67
	PTR	28
	PTR	27
	PU	3
	PUR	4
Fd	Fd	150
Fdk	PS	9
Fdk	PS	10
Fdk	PSL	1
Fdk	PSR	2
Fdkk	PV	6
Fdkk	PV	1
Kbs	KS	450
Kbkm	TF	1
Kbkm	TF	99
Kklm	TF	1
Kklm	TF	19
Kklm	TF	30
	TB	3
	TC	-
	TC	-
	TD	62
	TD	10
	TD	1
	TD	4
	TD	-
	TDB	4
	TDR	2
S	TGS	40
Sk	TGT	20
Skm	TGC	62
Uai	Sad	1
Uai	Sd	1
	TH	23
Uai	TK	1
Uai	TM	1

Den 30. september var der optaget 799 stk. privatejede godsvogne i statsbanernes godsvognspark, tilhørende 47 vognejere. De private vogne bestod af følgende typer: 202 stk. afkølingsvogne (tidl. litra ZA/ZB), 550 stk. beholdervogne (tidl. litra ZE), 13 stk. fisketransportvogne (levende fisk) (tidl. litra ZF), 1 stk. kølevogn og 1 stk. maskinkølevogn (tidl. litra ZM), 12 stk. råsukkertransportvogne (tidl.

NYBORG HOBBYFORRETNING

Kongensgade 19
Nyborg

STØT DANSK ARBEJDE

**STATSANSTALTEN FOR
LIVSFORSIKRING**

Gedevangsvej 9
Farum
95 03 52

H. J. SIMONSON OG CO.

Speditionsfirma
St. Kongensgade 63 A
K
15 00 22

HARRY OLSEN

El-artikler
Nørrebrogade 5
N
39 18 05

SIMONSEN OG NIELSEN A/S

Cykler – Autoreserverede
Frederiksholms Kanal 4
K

LINDBERG LARSEN

Blomster
Dronningensgade 2
Hjørring – Tlf. 0891 – 123

BRDR. LYKKEGAARD

Cementstøberi
Triersvej 29
Herning
07 – 71 2 10 17

LEMVIG SLIDBANEFABRIK

Søndergade 20
Lemvig

PEDER LYG BAGERI

Sønderlandsgade 25
Holstebro
074 – 2 05 92

G. LIEBERGREEN

Vognmand
Borbjerg Kirkeby
pr. Holstebro
074 – 6 10 59

HOED KALKVÆRK

v/ Niels Andersen
Balle St., Jylland
063) 8 27 11 – Balle 11

HOAK AKKUMULATOR

Beringsvej 17
Holstebro
Telf. (074) 21590

JOHAN DAMSGÅRD

Skibsproviantering
Frederikshavn

ROSKILDE TIDENDE

Roskilde

LANGELINIE PENSIONATET

v/ Karla Jensen
Langelinie 20
Odense
Telf. 11 98 53

J. FOLDAGER LARSEN

Manufaktur
Møllergade 1
Svendborg – 21 00 64

SØREN LØGSTRUP CHRISTENSEN

Glarimester
Søndergade 5 – Struer
Tlf. (078) 5 10 72

FR. DALSGAARD

Aut. VOLVO forh.
Viborg 3095 –
Kellerup 8 11 44

STYHR og KJÆR A/S

Kolonial en gros
Carlsbergvej 30
Hillerød

litra ZN), 1 stk. kalktransportvogn (tidl. litra ZR), 4 stk. krukkevogne (tidl. litra ZS), 13 stk. undervisningsvogne (tidl. litra ZU) og 2 stk. stykgodsvogne (med skydevægge) (tidl. litra Hs).

Vognfordelingen – efter nuværende »international cifferlitrering« er som vist i nedenstående oversigt. (Betydningen af »talkoderne« fremgår af oversigten i tidsskriftets nr. 7/66 – side 21–23).

		Tidl. »national« litrering.	Nuv. »international« litrering.
ZR	020 1	1	–
ZF	022 0	13	13
Hs	022 1	2	2
ZS	040 0	4	4
ZE	070 0	270	187
ZE	070 1	188	131
ZE	070 2	15	12
ZE	070 8	32	30
ZE	072 2	7	5
ZE	072 8	7	7
ZE	075 0	2	2
ZE	075 1	10	10
ZE	075 2	14	14
ZE	077 2	1	1
ZE	078 5	4	4
ZM	080 0	1	1
ZA/ZB	081 5	192	30
ZA	083 5	10	10
ZM	084 4	1	1
ZU	095 0	13	–
ZN	–	12	–
		799*)	464

Antal vogne ↑
Heraf RIV-mærket ↑



En af de fire eneste vogne med engelsk profil optaget i DSB's vognpark. Beholdervogn litra ZE 503697 (nyt nr.: 078 5 697–6) tilhørende »Aarhus Oliefabrik A/S«. Bemærk de »svenske« tal (vognen er én af fire bygget af »Chr. Olsson« i Falkenberg 1963), »ankermærket« og vacuumslangen.

Foto: Poul Johansen

*) Heraf 3 stk. lejet af DSB.

I oktober måned er sket følgende til- og afgang af rullende materiel:

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 7 stk. personvogne, litra B nr. 2099–2105 og 21 stk. åbne godsvogne (høje sidevægge), litra E nr. 500 0 279–500 0 299. (Tredie E-vogns-leverance er hermed afsluttet).

Fra »Waggonfabrik Talbot« er leveret 10 stk. selvtømmende godsvogne (ballastvogne), litra Fd nr. 602 0 700–602 0 709.

MT-lokomotiverne vil fremtidig blive koncentreret i 2. distrikt. MT 152, 154, 155 og 156 er allerede overført fra 1. til 2. distrikt. 1. distrikt har til gengæld modtaget MH 346–349.

MO 1960–1962 er overført fra 2. til 1. distrikt. (Erstatning for udrangerede MO-vogne – se ovenfor).

ASM 195 – CM 2198, 3402 – CME 2423, 2425, 2427 – CO 2742 – CP 2936 – CPM 2997 – CR 3604, 3612, 3613 – CRL 3614, 3615 (de sidste CR/CRL-vogne i 1. distrikt) – CXM 4519, 4521 – ECO 6224 er udrangeret.

Til brug for Køreledningstilsynet i Hellerup er af »Cvk Kh« indrettet et nyt montagetog bestående af: Spilvogn, specialvogn nr. 654 (ex TF 8078), tromlevvogn, specialvogn nr. 763 (ex PB 11597), tårnvogne, specialvogne nr. 737 (ex CXM 4519), nr. 738 (ex CXM 4521), nr. 739 (ex PB 10385), nr. 740 (ex PB 10380), nr. 741 (ex PB 11645) og affaldsvogn (brugt køretråd), specialvogn nr. 855 (ex PB 11447).

PB 10191 og 11489 er ombygget til specialvogne: »Trykvogn for opretning af træ læs«. (Vognene anvendes for opretning af forskubbete træ læs på f. eks. svenske 0-vogne). Vognene har fået numre – som de første specialvogne – efter ny international godsvognslitrering: 30-86-945 0 500 og 30-86-945 0 501. (30 = regimenr. = tjenestevogn, 86 = styrelsesnr. 86 = DSB, 9 = specialvogn, 45 0 = 2-akslet tjenestevogn (de tre sidste cifre er vognløbe-/inventarnumret)).

Yderligere 49 stk. hvidmalede, lukkede godsvogne overføres til den brunmalede godsvognspark: Litra Hks 215 0 850 – 215 0 866, 215 0 868 – 215 0 899 (tidl. IAR 21300–21316, 21318–21349) = (nyt litra) Gkms 139 9 850 – 139 9 866, 139 9 868 – 139 9 899. (Se i øvrigt tidsskriftets nr. 7/66, side 21).

På 50 stk. Kbkm-vogne vil stolperne i den nærmeste fremtid blive fjernet, hvilket medfører ændring af vognenes litrering: Kbkm 322 5 020, 322 5 101 – 322 5 149 (tidl. TF 8101–8150) = (nyt litra) Kklm 323 0 020, 323 0 101 – 323 0 149.

Som følge af, at det samlede antal E-vogne nu er på 700 stk., hvilket må anses for tilstrækkeligt til bestridelse af den internationale trafik med åbne højsidede vogne, er det besluttet at slette RIV-mærkningen på samtlige Elo (PB)-vog-

AUDIO – VISUELT CENTRUM

St. Kongensgade 59
K
11 35 55

P. BRØSTE

København

A. P. CHRISTENSEN

Import

Rysenstengade 6
København V

CIASAN

Alt i sæbe og rengøringsmidler
til en gros priser

Telf. 01 96 23 40
GLOSTRUP

DRONNINGMØLLE AUTOVÆRKSTED

v/ Rosenmeier Nielsen

Dronningmølle

A/S VIBORG PAPIR COMPAGNI

Viborg

MAGNUS FRISCH

Entreprenør

Frijsenborgvej 3
Hammel – Hammel 177

TOFT HERREMAGASIN

Storegade 35
Varde
Tlf. 2 01 32

SVEND KIRCHHEINER

El-installatør

Vestergade 7
Tønder – Telf. 2 20 45

EVALD HANSEN

Manufaktur

Hovedgaden
Nordby – Fanø – 6 20 30

BROAGER SPARE- OG LÅNEKASSE

Broager

HØJBERG JEPPESEN

El-installatør

Skyttehusgade 32
Vejle – 1900

IVERSEN OG JENSEN

Malermestre

Søndergade 28 – Vejle
Tlf. – Vejle 1156

RIO

1. kl.s restaurant

Aarhus
Telf. 20262

NORDBORG SPAREKASSE

Nordborg

Als

FARVE MESSEN

Tapet – Farve – Lakker

Storegade 22
Varde – Tlf. 2 05 45

FOG og MØRUP A/S

Sydmarken 46 – Søborg
Telf. 69 05 22

ALS – HESSELAGER FLØDE IS

Sønderborg

A/S MOTOR COMPAGNY

Kolding

NORDISK KORTHANDEL

Landkort

Toldbodgade 61
K
Tlf. PALæ 2638

ne, hvis regimenummer da vil blive ændret fra »21 RIV« til »20«.

En overvejende del af Elo (PB)-vognene vil få træsiderne og -enderne udskiftet med tilsvarende af stål – i lighed med E-vognenes.

*

For at opnå en mere rationel tilrettelæggelse af vedligeholdelsesarbejdet på vognmateriellet, er det besluttet at centralværkstedet i København fra og med den 1. november 1966 skal ophøre med at foretage reparation og revision af *gods-vogne*.

Revision og reparation i værkstederne af godsvogne udføres fra nævnte dato således:

DSB-godsvogne:

Værkstedet i Nyborg (filialværksted i Esbjerg) foretager mindre reparationer samt revision af godsvogne af litra Gs, Gklm, E og Elo. Centralværkstedet i Århus foretager mindre reparationer samt revision af alle øvrige litra. Endvidere udfører centralværkstedet større reparationer på godsvogne af alle litra.

Private godsvogne

repareres og revideres i centralværkstedet i Århus.

Specialvogne:

Hjælpevogne repareres og revideres i centralværkstedet i Århus, medens øvrige specialvogne bevarer deres nuværende værkstedsområde.

Indsendelse af godsvogne, der skal revideres, foretages som hidtil af nogle nærmere bestemte stationer og vognopsyn, der er særligt instrueret herom.

*

D 802 blev sidst i oktober (efter lang tids henståen i Slagelse) sendt til Korsør for dér at anvendes som forvarmemaskine, medens stationens oliekedelanlæg er under reparation. D 802 skal på søndage supplere en E-maskine, der klarer den daglige damplevering.

*

Også i 2. distrikt har statsbanernes reklametjeneste ladet foretage filmoptagelser til brug for en »Farvel til dampen«-film. Den 13. juli var R 946 »fimstjerne«, da den fremførte tog 952 Ar-Fa. Sandsynligvis blev dette sidste gang, den blev fyret op. Endvidere har H 798 visse dage været indsat i togene 2711 og 2740 Fa-Hr-Fa.

*

Den 8. november blev fjernstyringsanlægget på strækningen Hammerum-Herning taget i brug. Hele strækningen Skanderborg-Herning fjernstyres nu fra FC i Silkeborg.

Den 18. november blev 2. hovedspor Ballerup-Skovlunde taget i brug – og strækningen er nu dobbeltsporet mellem to »enkeltsporede« stationer, hvilket har givet nogle signalmæssige problemer. (Køreledninger, forstærkerledninger og fødeledninger blev sat under spænding den 11. november). Skovlunde er nu togfølgestation – (understation, der senere vil blive fjernstyret fra Herlev) – og derfor udstyret med frem-skudte signaler og ind- og udkørselssignaler. Der er etableret et nyt vendespor i Herlev for »forlængede« A-tog (Vanløse-Herlev). Den udvidede drift – med Cx-tog Ballerup-Hellerup – i myldretimerne påbegyndes mandag den 5. december.

Fra og med den 1. december fjernstyres strækningen Ringsted-Slagelse fra den midlertidige FC-central i Ringsted.

Det automatiske linieblokanlæg på strækningen Valby-Vanløse blev taget i brug den 4. december.



»De laver numre med os«. De tre sidste cifre og kontroltallet mangler på denne SJ Os- (tidl. Ore-) vogn. Det rigtige nummer er dog påmalet på modsatte side af vognen: 370 0 231-4 (tidl. Ore 92045). (Køge st. 30/10 1966).

Foto: K. E. Jørgensen

Privatbanerne:

LJ

Rangerlokomotiv nr. 20 er solgt til DJK.

Banen har som erstatning for udrangerede godsvogne (driftsuheld på DSB-strækninger) fra statsbanerne modtaget 4 stk. lukkede og 4 stk. åbne godsvogne: HJ 118 (ex. Gklm 111 8 106/tidl. HJ 36806), HJ 119 (ex HJ 37421), HJ 120 (ex. HJ 37065), HJ 121 (ex HJ 36905) – PJ 273 (ex PJ 16724), PJ 277 (ex PJB 16783), PJ 278 (ex PJB 16632) og PJ 279 (ex PJ 16774).

RHJ

OMB MD 6 – der, som tidligere er meddelt, indkøbtes i eftersommeren – er nu RHJ M 4.

Banen har købt MFVJ M 4 = RHJ DL 42.

SVJ

Damploko nr. 1, G 40 og en lukket godsvogn, der en overgang meldtes »købt« af »Helsingør Model-jernbaneklub«, går nu formentlig til ophugning.

Bænkevognen H 45 er købt af en privatmand – og skænket DJK.

TKVJ

Rejsegodsvogn Ec 91 er solgt til »Kolding Lokoklub«.

VLTJ

Den indkøbte motorvogn, OKMJ MD 13, vil blive sat i trafik »uden motor«. Den vil blive anvendt som personvogn, hvorefter de resterende 2 stk. toakslede personvogne vil kunne udrangeres.

BUNDGAARDS TEXTIL

Esbjerg

A. PETERSEN

Slagtermester

Rødekro - 046 - 6 22 56

J. JAMSEN

Blomster - Frugt - Grøntsager
Kranse

Søndergade 1 - Rødekro
Telf. 6 21 74

STRØMPEHUSET

Vestergade 5
Varde - 2 08 75

TRØJBORG AKVARIE og FUGLEFORRETNING

Otto Rudsgade 46
Telefon 061 - 6 87 62

CHR. BERINGS KULIMPORT A/S

Skansen 8
Varde
Telf. 2 12 00

AARHUS AUTO-OPRETNING

Herluf Trollesgade 30
Aarhus
061 - 6 90 96

SUNDVEJENS KIOSK

Horsens
Telf. 2 43 16

C. ANDERSEN

Cykler

Strandbygade 17
ESBJERG
Tlf. 2 17 03

DEN GRØNNE BUTIK

Blomster
Stationsvej 17
Ejstrupholm
05 - 77 31 11 - 158
Jylland

TATOL

Ølgod - Jylland

LEDBJERG MANUFAKTUR

Strandbjerggade 92
Esbjerg
Telf. 2 32 03

GOTFRED PETERSEN

Autoværksted
Montanagade 27
Aarhus - 061 - 2 57 35

NEM VASK

Damsgaard
Søndergade 17
Skive - 1353

BANDHOLM AUTOSERVICE

Bandholm
03 - 888 - 94

FYNS SVEJSETEKNIK

Helsingborggade 24
Odense

GARNSTUEN

Nygade 25
Nakskov
Tlf. 03 - 925 - 1253

GULF SERVICE STATION

Lisemindevej 48
Odense
Telf. 11 96 17

HÅRBY VASK

Svanholmvej 7
Frederikshavn
084 - 21945

KNUD ANDERSEN

Dalsøgas
Hjørring

DSB-traktor nr. 81 vil formentlig erstatte VLTJ nr. 16 (Thyborøn-traktoren) og overtage dennes nummer.

OKMJ/OMB Sm 7 og Sp 7 er nu omlitret til VLTJ Sm 9 og Sp 9.

Denne spalttes »medarbejdere« var: S. R. Andersen, Poul Johansen, E. B. Jonsen, K. E. Jørgensen, J. K. Petersen, Finn Sørensen og P. Thomassen.

*

Foreningsnyt

ROBERT JØRGENSEN

4/7 1916 – 13/11 1966



Efter nogen tids håbløs sygdom er Robert Jørgensen gået bort. Vi, der har kendt ham fra DJK's start, indså allerede i 1961, at vi i Robert havde fået en både interesseret og yderst aktiv mand, og dette har han tilfulde bevist ved i fem år at have ofret størstedelen af sin fritid i Klampenborg, Roskilde og Maribo som ledende mand på restaureringsholdet og som habil lokomotivfører på Museumsbanen.

Robert Jørgensen blev kun 50 år; han nåede at fejre sin fødselsdag sidste sommer, før sygdommen for alvor satte ind. Selv efter at hans pårørende og vi andre havde opgivet håbet om atter at se ham i sving igen, håbede Robert til det sidste, at helbredet ville blive

så godt, at han kunne optage sin virksomhed for DJK.

Såvel for sin familie som for foreningen er Roberts bortgang et uerstatteligt tab. Vore arbejdshold kunne ikke ønske sig nogen bedre leder, hvad enten det gjaldt arbejdet eller personlige problemer: Der var altid råd og hjælp at hente hos Robert.

Vore tanker går til Roberts hustru, datter og sønner, som så ofte har måttet undvære ham, når han virkede for DJK. Vi håber for dem, at de gode minder, vi alle har om Robert, må mildne den første svære tid.

ÆRET VÆRE HANS MINDE.

Bestyrelsen.

HORSENS PRIVATBANER

benyt vore gode tog- og busforbindelser
HORSENS - 2 30 33

**IKAST AUTOLAKERERI**

Eli Christensvej

Ikast
071 - 5 17 23

FLYTTE- og VOGNMANDSFORRETNING

Leif Hansen

Svendsgade 45
Vejle
Telf. 613

GRABOW STØBEGODS

Sønderbrogade 37
Vejle
Tlf. 329

BROAGER SPARE- og LÅNEKASSE

BROAGER
Tlf. 113

GLARBO SAVVÆRK

Gamle Ry pr. Ry St.
Tlf. gl. Ry 70

ESSO DEPOT

Danmarksgade 20
Frederikshavn
2 04 11

BRDR. HYTTEL

Brinck Seidelinsgade
HJØRRING
Telf. 59

EBELTOFT-TRUSTRUP JERNBANE

Ebeltoft
061 - 4 10 38

BECH's HOTEL

Tarm
Tlf. 2

ESSO SERVICE STATION

Søndergade 1
NIBE
Tlf. 13

HEMAS VÆVERI

Kirkegade 24 - Ikast
15 18 20

Venlig hilsen

SOCIALT BOLIGBYGGERI**KAI CHRISTIANSEN**

Blikkenslager
Sct. Clemensvej - Skagen
(084) - 4 17 93

CITY BAGERIET

v/ Daniel Jensen
Bispensgade 30 B
Hjørring
(0891) 1228

SØREN LØGSTRUP CHRISTENSEN

Garmester
Søndergade 5
Struer
(078) 5 10 72

SLAGTERFORRETNINGEN

v/ Viggo Christensen
Helgolandsgade 29
AALBORG
(081) 2 57 70

CHR. DYNESEN

Boris
Tlf. 67

DUKS FABRIKKEN I/S

Alling Mølle pr. Grønbæk, Jylland
Tlf. Grauballe 2

VESTERGADES FARVEHANDEL

Vestergade 17
Saxkøbing
(03) 89 47 37

Sekretariatet og julen

Sekretariatet vil være lukket fra den 13. december til og med den 10. januar. Breve besvares – og bøger m. v. ekspederes dog lejlighedsvis.

Tidsskriftet

Næste nummer af tidsskriftet – nr. 1/67 – forventes udsendt omkring den 1. februar. Det vil komme til at indeholde artikler om sikringsanlægget på København H. – LJ's fjernstyringsanlæg – ny international cifferlitrering for person-, post- og rejse-godsvogne – samt smalsporede overføringsvogne for normalspormateriel i Danmark – sidste artikel hører til de, der denne gang måtte udgå på grund af pladsmangel.

Kontingent for 1967

Med dette nummer af tidsskriftet følger et indbetalingskort. Da det kan forventes, at forslaget om kontingentforhøjelse vedtages på den 2. ekstraordinære generalforsamling den 7. december, bedes De notere, at kontingentet for 1967 andrager kr. 25,00 – for medlemmer under 18 år dog kr. 15,00.

Bemærk, at kvitteringsdelen på indbetalingskortet – efter at postvæsenets kvittering er påført – er gyldigt medlemskort for 1967 og kan indsættes i stamkortet.

I lighed med tidligere år modtages bidrag derudover – med tak. Gaver på mindst 100 kr. er fradragsberettigede på selvangivelsen, og gives de inden 1. januar 1967 da endog allerede til januar.

DJK's bogserie

De er sikkert i den lykkelige situation, at en eller anden, det være sig kone, forlovede, tante eller onkel, er på jagt efter en lille julegave til Dem – er der så noget bedre, De kan ønske Dem end en af publikationerne i foreningens bogserie. Skulle det være så galt, at slet ingen tænker på Dem, ja, så gør det selv – benyt lejligheden til at udfylde eventuelle »huller« i serien.

1. Næstved-Præstø-Mern Banen	kr. 8,50
2. Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
3. Hørve-Værsløv Jernbane	udsolgt
4. Fortegnelse over danske jernbaners motor-materiel, 1. del (motorlokomotiver, motor-vogne, 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. pblikation) på postgirokonto 6 73 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup.

*

Foreningsnålen

Opmærksomheden henledes på, at foreningsnålen atter er på lager. Foreningsnålen – et skinneprofil forarbejdet i sterlingsølv – er en diskret lille ting, som selv de, der ikke bryder sig om »pynt på jakken«, vil kunne acceptere.

Medlemsnålen kan rekvireres mod indsendelse af kr. 6,50 (inkl. porto) på postgirokonto 13 53 13, adresseret Ole Plum, Dr. Christiansens Vej, Dianalund.

*

DJK's postkortserier

Medlemmerne kan – ved tilsendelse af 50 øre i frimærker – hos Ole Plum, Dr. Christiansens Vej, Dianalund, rekvirere en liste over foreningens mange forskellige postkort. Gør det – og gør det endnu i dag.

*Foreningens medlemmer
- og tidsskriftets læsere og annoncører ønskes
en glædelig jul og et lykkeligt 1967*

BARNEVOGNSCENTRALEN

Byens største udvalg i barnevogne
Rimmensgade 5 - Frederikshavn
084 - 2 39 80

BOTVED BOATS A/S

Slagelse

**BESØG DEN PERMANENTE
MØBELMESSE**

v/ H. Alexandersen
Hj. Exnersgade/Teglværksgade
Esbjerg
051 - 2 70 52

NORVA A/S

Skaftervej 6
NV.

BACK TRIKOTAGE

v/ Thorkild Petersen
Nyvang 10 - Ikast
(07) 15 16 52

BOLIG-FORUM A/S

Hovedvejen 118
Glostrup
Tlf. 96 58 00

ROBER BOSCH A/S

Autoreservedele
Jagtvej 155, N
ÆG 4601

A/S SCHIØNNING OG ARVÉ**THOMSEN's HOTEL**

Tilegade 53
Nakskov
Tlf. 400

C. H. WALBOM A/S

Radio - Fjernsyn - Båndoptagere
en gross
Møllersvej 2 - Nykøbing FI.
Tlf. 03 85 07 88*
ALT I LØSDELE

LEGETØJ

Grete Hansen
Skt. Hansgade 19
Ringsted - tlf. 354

JYTTE ANDERSEN

Damefrisør
Vestergade 23
Svendborg
Tlf. 21 40 60

BANEGÅRDENS KIOSK

Stationen
Nakskov

LEIF HOVMAND LARSEN

Tømremester
Nøbølle pr. Horslunde
Lolland - tlf. Horslunde 140

PAUL JACOBSEN

Tømremester
Søndergade 13
Rødby
(03) 90 13 38

NIELS VAD

Købmand
Liseleje
Tlf. 224

UNO-X

Ringstedvej 35
HOLBÆK

J. A. ALSTRUP A/S

Bygningsglas en gros
Darumvej 87 - Esbjerg
Tlf. (051) 2 37 00

MARIBO AUTOOPRETNING

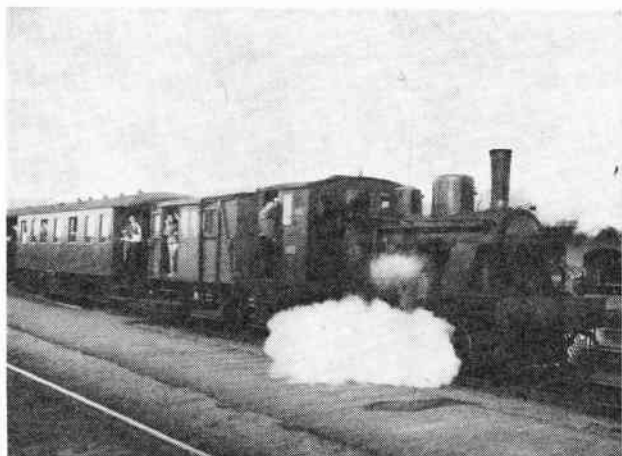
Vesterbro 18
Maribo
(03-885) 925

GØRLEV MASKINSNEDKERI

Gørlev
Tlf. nr. 38

Afholdte møder og udflugter

Jernbanen og Randers



»Børnetoget« til Spentrup damper ud af Randers st., fremført af VLTJ nr. 7. (2/10 1966). Foto: B. Dyrholm

Udstillingen – med ovennævnte navn – åbnedes den 29. september med koncert af jernbaneorkesteret og taler af distriktchef Haldbo, Århus, borgmester Tingholm, Randers, og museumsinspektør Stürup, Kulturhistorisk Museum, Randers. Udstillingen blev vel modtaget af de mange gæster, i alt ca. 2000, og af presse og radio.

De enkelte udstillingsdeltagere havde lagt et stort arbejde i arrangementet, som må siges at have været vellykket. Udover de i tidsskriftets nr. 6/66 nævnte udstillere, fandtes en stor bogsamling, en lysbilledserie fra banernes »ukendte« steder, ligesom DSB viste film lørdag og søndag.

Søndag den 2. oktober var der på Randers station opstillet gammelt og nyt materiel for at vise udviklingen. VLTJ nr. 7 med 4 to-akslede vogne ved siden af MY 1143, en A- og en B-vogn samt 7 moderne godsvogne. På perronen viste signalvæsenet en fuldt monteret plastblokhytte samt en lanterne og et automatisk bomdrev. Materiellet, som publikum havde adgang til, var helt nyt og uden et støvgran. På forpladsen stod opstillet en læsset vognbjørn.

Der var arrangeret to udflugter med »det gamle tog«, og begge var mere end udsolgte. Turen for de voksne gik til »Vognfabrikken Scandia A/S«, hvor 8 ingeniører viste de 100 gæster rundt. Nr. 7 både bragte og hentede, og afgang kl. 14 blev særlig festlig på grund af jernbaneorkesterets koncert på perronen. For også at give børnene mulighed for at opleve en tur med et gammelt damptog, var der om formiddagen arrangeret et børnetog til Spentrup. Børnene betalte – ledsagere kørte gratis. En bedstefar fortællende om gamle dage for 3–4 børnebørn var et almindeligt syn i toget. I alt 175 var med på turen.

Udstillingens to sidste dage var præget af »gengangere«. Det var især billed- og bogsamlingerne, der blev studeret nøjere.

B. Dyrholm.

★

Til brug på udstillingen »Jernbanen og Randers« havde Kulturhistorisk Museum i Randers ladet udarbejde en lille folder, hvis tekst er forfattet af vort medlem, lærer B. Dyr-

holm. Da teksten fortjener at kendes af en større kreds, bringes den nedenfor:

Indtil midten af forrige århundrede var vandvejen eneste effektive transportvej. Jyllands tre største byer: Ålborg, Århus og Randers med hver 7–8000 indbyggere, var da også alle havnebyer med et stort opland. For Randers var den lange og smalle fjord ganske vist noget generende, men til gengæld gav Gudenåen gode muligheder ind i landet. Ikke mindre end 33 skibe og 81 kåger har været hjemmehørende i Randers.

I dag er alt dette historie. Ålborg og Århus er nu væsentlig større end Randers. Det, der standsede Randers' udvikling så eftertrykkeligt, var det transportmiddel, der gav grundlaget for vor tids industrialisering og den dermed følgende velfærdsstat – jernbanen.

Mellem Århus og Randers åbnedes i 1862 den første jernbane i Jylland. Året efter fulgte strækningen Langå-Viborg. 1871 fik Silkeborg jernbaneforbindelse med Århus (først i 1908 med Randers via Laurbjerg), og meget snart kunne det tydeligt ses, hvordan udviklingen ville forme sig for Gudenåtrafikken. I stedet for en langsom og besværlig kåg-transport til en ikke for god flodhavn foretrak Gudenåbyerne den hurtige og bekvemme jernbanetransport til den gode kysthavn i Århus.

I 1869 blev banen forlænget fra Randers til Ålborg. 1876 åbnedes banen Randers–Grenå, men allerede året efter kom Århus–Ryomgård, som fik langt større betydning for Djursland end forbindelsen til Randers.

Alle disse baner tog en stor del af byens gamle opland, og de fjernede fuldstændig grundlaget for byens udenrigs- og transithandel til Gudenåen.

Randers kunne – forståeligt nok – ikke lide jernbaner.

Få perioder i Randers' historie har været så kritiske. Byens borgere forsøgte nogle modtræk. 1883 åbnedes banen til Hadsund som en ren oplandsbane. 1906–1908 blev havn og sejlløb forbedret, men udviklingen lod sig ikke standse. Alle de gamle købmandsgårde forsvandt. Den overflødiggjorte arbejdskraft kunne kun delvis overflyttes til industriforetagender. Først da biltrafikken i 1920'erne for alvor kom frem, ophørte stagnationen. Et vældigt rutebil- og fragtbilnet blev etableret for at genvinde den tabte handel, og det gode resultat var årsag til havneudvidelsen i 1932 og den store reklamekampagne med det kendte slogan: Byen, hvor søvejen møder de 13 landeveje.

At søvejen også møder 7 jernveje, glemte man – tilsyneladende da – at få med. Først i vore dage er byen ved at være klar over, at handel alene ikke er nok til at skabe en moderne og driftig by, og at industrien så lidt som havnen kan undvære jernbanen som massetransportmiddel.

Jernbanens fremkomst betød en radikal ændring af byens livsbetingelser, men den medførte dog også direkte fordele. 1883 åbnedes som nævnt Randers–Hadsund Jernbane, der siden da har betjent Randers' nordøstlige opland. Jernbanen bragte også en stor industrivirksomhed med sig. Det engelske firma, der byggede banen Århus–Randers, skulle også levere det rullende materiel. Til at bygge jernbanevognene anlagdes i 1861 en vognfabrik i Hvide Mølle i nærheden af Randers Kloster. Denne fabrik fortsatte fabrikationen under navnet Scandia og flyttede i 1896 ud til de nuværende lokaliteter på Udbyhøjvej. I dag ejes fabrikken af Thomas B. Thriges fond. Udvidelser har fundet sted flere gange, og virksomheden ud-

DIPLOM IS

Herregårdsvej 4
Haderslev
(045) 2 15 22

V. BORUM's EFTF.

v/ Poul Kappel
Herreekvipering
Vestergade 9, Vejle
(0581) 267

BRABRAND MÆLKEFORSYNING

fru E. Sørensen
Brabrand
6 00 70

M. P. BRANDERUP

Købmand
Søndergade – Rødekro
046 - 622 - 65

L. M. A. F.

Kul – koks
Nakskov

**A/S ODENSE OFFENTLIGE
SLAGTERIHUSE OG
NÆRINGSMIDDELKONTROL**

Odense

VIBY BRUGSFORENING

Viby – Jylland
061 – 4 07 00

KARL MERTZ

Maskiner
Saxkøbing

**STØT KAMPEN MOD
KRÆFTEN****PENSIONATET**

v/ fru Eriksen
Løvegade 10 – Slagelse
(03) 52 28 36

AABLINGS HOTEL

Skærbæk pr. Tønder
Tlf. (047) 5 13 19

K. J. ANDERSEN og SØN

Kompagnigade 13
Skive
(0751) 595

BANEGÅRDENS KIOSK

Stationen
Nakskov

VALD. NIELSEN etff.

Luftledningsmateriel
Thurøvej 13-15 – København F
Telf. 34 68 71

JØRGEN VESTERHOLT A/S

Nørretorv
Hjørring
Tlf. Hjørring 369 - 1847

VILDSUND STRANDHOTEL

Vildsund – Jylland
Telf. Sundby Thy 154

ØSTSJÆLLANDSKE JERNBANE

Haarlev

M. SØRENSEN

Rådgivende ingeniør
Søvænget 28
Maribo

HUNDESTED KULIMPORT A/S

Havnen
Hundested

VELKOMMEN TIL KØGE

vides stadig – Scandia er med sine 900-950 ansatte en af byens største virksomheder og velanskrevet såvel som arbejdsplads som for produkternes kvalitet. Fabrikken har i tidens løb leveret størstedelen af det rullende materiel på de danske baner og har desuden haft leverancer til udlandet. Tidligere byggedes desuden en del sporvogne, og i dag er det tankbiler til olieselskaberne, plasthytter til DSB's signaltjeneste og kontormøbler.

Af Randersbanernes historie skal her kun fremdrages enkelte træk fra Randers-Hadsund Jernbane, RHJ. Banegården blev – som de fleste andre banegårde – lagt uden for byen i de sydøstlige fjordenge. Som følge af havneudvidelse blev den hurtigt omsluttet, således at man, af hensyn til trafikken på Rosenørnsgade, der gik tværs over baneterrænet, måtte flytte banegården i begyndelsen af 50'erne. At RHJ er en typisk oplandsbane, ses bl. a. deraf, at banen havde endestation i Hadsund Syd indtil 1927, selvom Hadsundbroen blev bygget allerede 1904. Det var ikke de gennemgående forbindelser, man var interesseret i dengang. I Randers blev togene af samme årsag først i 1951 gennemført til statsbanestationen.

RHJ har sine specielle plager at slås med. Adskillige gange har vandet stået meterhøjt på den gamle banegård, og RHJ er en af de baner, der hurtigst må give op overfor sneen. Men det er heller ikke let at forcere en flere hundrede meter lang og 4-5 meter høj drive, som man skulle det i vinter. Sådan har det altid været.

En driftsberetning fra århundredskiftet meddeler lakonisk, at driften har været standset i 46½ døgn på grund af sne.

Banen har haft betydning for Randers, men også oplandet har høstet fordele, mest Spentrup, Gjerlev, Dalbyover og – især – Havndal, der nærmest skylder banen sin eksistens. »Hadsund Peter« har som så mange andre baner været med til at skrive sin egne kulturhistorie.

Fra de tre banegårde i Randers udgår som før nævnt ikke mindre end 7 jernbanelinjer og en havnebane. De fleste af dem blev hurtigt samlet under DSB. Da disse baner blev anlagt, havde de et faktisk transportmonopol, og det gjaldt om at betjene så stort et opland som muligt. En stor del af denne opgave klares i dag bedre af bilerne, og derved er en del oplandsbaner blevet overflødiggjort og derfor nedlagt. Randers-Ryomgård banen klarer sig f. eks. ikke for godt med hensyn til persontransporten. Mariager-Fårup, landets yngste privatbane fra 1927, måtte nedlægges i 1966, men Mariager kommune kunne ikke undvære banen til godstransport, hvorfor man købte den, og i dag besørger DSB godskørslen. Hadsundbanen er derimod et eksempel på en levedygtig privat-

bane, der i øjeblikket venter på ministeriel tilladelse til at købe nye, moderne tog – de såkaldte lynetter.

Hovedbanerne påvirkes selvsagt også af denne transportomlægning, omend ikke på samme måde og i samme grad som oplandsbanerne. Denne omstillingsproces, der er i fuld gang, koster mange penge og er bl. a. medvirkende til banernes underskud.

Jernbanen er imidlertid et så væsentligt samfundsgode, at det ikke kan være afgørende, om den giver underskud eller overskud. Man kan heller ikke uden videre sammenligne økonomien med andre transportmidlers økonomi. Dertil er forudsætningerne alt for forskellige. Banerne skal f. eks. selv sørge for transportvejene – spornettet. Ligeså med trafikikkerheden, som er forbløffende høj. Det er således ikke ualmindeligt, at der i et helt år ikke finder dødsfald sted, som DSB har ansvaret for. Men sikkerheden koster penge. At have transportpligt er heller ikke det samme som at have transportret. Banerne uddanner selv deres personale – og pensionerer det også. Desuden slæber banerne stadig rundt med aldersbestemte udgifter, som ikke længere har nogen forbindelse med virkeligheden. Udgifterne til Hadsundbroen fordeles f. eks. således:

Ålborg amt	20 %
Randers amt	20 %
For biltrafikken	40 %
Hadsundbroen, daglig betjening	25 %
Ålborg-Hadsundbanen	35 %
For jernbanetrafikken	60 %

Ålborg-Hadsundbanen har ikke anvendt broen siden 1927, men betaler altså stadig –40 år efter.

Den tid er forbi, da jernbanen skadede Randers, og de små, hyggelige sidebaners tid er forbi, men at jernbanen er et af fremtidens vigtigste transportmidler, nærer ingen landsplan- og byplanlægger tvivl om.

Vort forsidebillede

Persontrafikken kræver alle ressourcer i dagene før jul – men »godset« må alligevel ikke glemmes. På billedet ses MY 1102 med godstog mellem Hjulby og Nyborg.

Foto: E. Rodevang (DSB)

Udflugt til en smalsporet normalspor-bane eller omvendt

En ejendommelig overskrift, ja, men også et ejendommeligt stykke jernbane, især når man betragtede de forskellige sporudfletninger i dette 3-strengede sporanlæg, så kan det ikke nægtes, at der var meget jern i den jernbane, som løber fra Stubberup til Faxe Ladeplads, og over hvis skinnelegeme der daglig med tipvognstog transporteres henholdsvis pulveriseret kalksten og brændt kalk fra kalkbruddet til udskibning i havnen ved Faxe Ladeplads, hvortil også det »Østsjællandske Jernbaneselskab« kører med sine skinnebustog samt godstog og gennemgående vogne fra og til København.

Det var her til »Faxe Jernbane«, at DJK's særtog *søndag den 30. oktober* førte 165 deltagere. Toget var oprangeret af damploko litra C nr. 710, ECO nr. 6265, CO nr. 2526 og CP 3207 og bagest en bogievogn fra Lollandsbanen, CA nr. 16, med åbne endeperroner og ingen varme., så man lige så godt kunne opholde sig udenfor som inde i kupeerne, hvilket også mange gjorde, da det var det skønneste efterårsvejr man kunne tænke sig.

I Køge modtog direktør Nielsen fra ØSJS os, og snart efter fortsatte vi mod Hårlev med diverse fotostop undervejs, og medlemmerne havde nu lejlighed til at få alle tiders farve-

E. BJØRNSKOV HOLM

Salg og bytte
Rep. af alle mærker plæneklippere og
påhængsmotorer
Smidstrup Strand
Tlf. Smidstrup 76

KNUD CHRISTENSEN

Maskinstation
Lundevejgrd. Hove pr. Viksø
Tlf. Hove 50

GUSTAV JENSEN

Tømremester
Tibberupvej 18, Espergærde
Tlf. (03) 23 28 18

**DANSK HOLLANDSK KAFFE
COMPAGNI****ANKER KASSEAPPARATER****»JYDEN«**

Frugt, grønt og blomsterhandler
v/ S. Å. Madsen
Tlf. Fredericia (059) 2 17 95

NORDISK GULF GAS

v/ Harding Jonsen
Vestergade 24
Varde

SØNDERBORG TURISTFART

Sundmarksvej 47
Sønderborg
Tlf. (044) 2 18 26

DANSK LÆDERFORSYNING

Toldbodgade 37, K

Vi mødes hos

MAX

CAFE ØST

Vi ønsker godt nytår – MAX

JOHS. RASMUSSEN

Godstransport
Viskinge Sjælland
Tlf. (03) 493 - 123

EINER KNUDSEN

Gas- og vandmester
Fyensgade 22
Fredericia (059) 2 17 77

E. ELGAARD HANSEN

Tømremester
Fabriksvej 20, Helsingør
Tlf. 21 26 78

DANSK TRÆCELLULOSE A/S

Assens
ønsker god jul
og godt nytår

**FREDERIKSSUND VOGN- OG
KAROSSEFABRIK**

Roskildevej 19
Frederikssund

BRDR. FREDERIKSEN

Autoforhandler
Maribovej 45
Saxkøbing
Tlf. (03) 89 43 27

»BRODERIBODEN«

v/ Lilly Hansen
Vestergade 11
Saxkøbing
Tlf. (03) 89 41 55

BOHN HANSEN

Isenkram
Østergade 35, Rødby
Tlf. (03) 90 10 49

JOHS. ANDERSENS

tømmerhandel
Vølundsvej, Holbæk

OSCAR H. ANDERSEN

Autoopretning
Holbækvej 106
Roskilde
Tlf. (03) 35 45 87



Usædvanlig maskine på usædvanlig station. DSB damploko litra C nr. 710 på Stubberup st. ((ØSJS/FJ)). Faxe Jernbanes smalsporloko nr. IV cnes i baggrunden med DJK's udflugts-tog.
Foto: P. Thomassen

optagelser i kassen, da naturen med alle efterårets gyldne farver frembød det helt rigtige baggrundstæppe for vort tog med C-maskinens nypudsede rød-hvide skorstensbånd.

Frakosten blev indtaget på Hårlev kro, og efter at maskinen også havde fået stillet sin tørst, fortsatte vi mod Stubberup. Undervejs hertil lagde vi mærke til, at jagten var gået ind, idet vort lokomotiv under et fotostop nedlagde en dejlig fasan, og der er vist ingen tvivl om, at vor formand, Wilcke, en af de påfølgende dage på sit middagsbord fik serveret ægte damplokomotivfanget fasan!

Ankommet til Stubberup begav vi os til fods op til kalkbruddet. Undervejs passerede vi fabrikken med de store rotérovne, hvori kalkstenen brændes til klinker, og man kunne nå at kaste et blik ind i disse ovne, hvor der i brændzonen er en temperatur af ca. 1200°C.

Fra fabrikken fortsatte vi forbi Faxe Jernbanes remise, hvor vi så både damp- og diesellokos, til selve kalkbruddet, der i det klare solskin virkede ganske storslået.

I Stubberup var C-maskinen i mellemtiden blevet frakoblet stammen, og FJ's smalspor-damploko nr. IV med mellemvogn, nr. 104, var forspændt, og vi fortsatte med dette særprægede tog til Faxe Ladeplads, hvor der var lejlighed til at studere de mange interessante sporanlæg, havneanlæg eller indtage eftermiddagskaffen.

Hjemturen set fra bagperronen, med den nedgående rød-gule sol, der skinnede i røgen, der lå som et slør gennem skoven og henover de tilstødende marker, dannede et stemningsbillede, som var en værdig afslutning på en virkelig god jernbanekursion.

PS. Trist at de åbne endeperroner snart er en »saga blott«.
Thoke.

★

Onsdag den 9. november afholdtes ekstraordinær generalforsamling – hvorom kan læses andetsteds i tidsskriftet – og derefter førte salgschef Kjeld Lülluoff os dybt ind i hjertet af Amerika – til de amerikanske tømmerbaner – der blev grundigt beskrevet til glæde både for øje og øre. 120 medlemmer deltog i mødet.
(BC)

★

Museumstoget

Julen står for døren – det er koldt – og der er mange flere undskyldninger, man kan finde på –

men alligevel, restaureringsarbejderne forsætter – og det vil de gøre hele vinteren.

Interesserede kan henvende sig til en af nedenstående:

Svend Jørgensen, Blichersvej 5, Helsingør – J. L. Jensen, Lillegade, Avedøre pr. Hvidovre (telefon 78 48 33), eller J. Kirchhoff-Jørgensen, Solvej 4, 2., København F. (telefon GOthåb 9268).

★

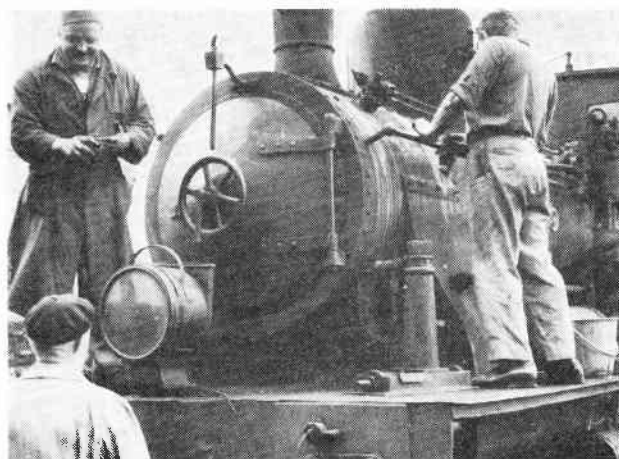
I Klampenborg har vi nu omtrent fuldført en grundig udvendig restaurering af HHGB A 1 (vi søger en maler til at staffere den). Vi fortsætter derude med ophugning af den gamle vognkasse fra SFJ, idet stumpene skal bruges til opbygning af den vogn, der nu henstår i Nyborg, og er helt magen til. I øvrigt regner vi med at få »Pirathuset« hjem fra Maribo inden jul, og så begynder vi straks på den, da den jo skal være klar til 1969 til 100-års jubilæet.

Endelig vil der efter aftale snarest blive arrangeret fyrbøderkursus for de, der har været fyrbødere i sommer. Vi håber at kunne få erfarne lokoførere til at forestå en del af disse timer. Henvendelse herom rettes til undertegnede, men kun et begrænset antal kan deltage, og fortrinsvis de, der har gjort tjeneste i sommer og er fyldt 18 år.

Fra Vejle kan meddeles, at VVGJ C 23 inden længe er færdig udvendig, og der vil så blive fortsat med det indvendige til foråret.

I Odense begynder Odense-afdelingen i nær fremtid på OKMJ Qa 1333, der har fundet plads på en stump spor ved SFJ's gamle remise, hvor formentlig også NFJ D 31 skal anbringes indtil videre. Begge steder er interesserede velkomne!

(Sv. J.)



Jyske medlemmer klargører VLTJ nr. 7 for turen til Randers og Mariager. (Lemvig – 10/9 1965). Foto: B. Dyrholm

CALTEX SERVICE

Budolfi Plads – AALBORG
Tlf. 12 86 22

A. K. TOFTGÅRD JENSEN

Parfumeri
Vestergade 16 C
Varde
Tlf. 2 00 68

DALENS AUTOVÆRKSTED

Gulf service
v/ Johs. Bisted
Gulf fyringsolie og egen tankvogn
Viby pr. Viby Sj.
Tlf. (03) 393 – 188

GADSTRUP MANUFAKTUR

Hovedgaden 19
Gadstrup
Vi anbefaler os med
varmt undertøj og strikvarer
Tlf. (03) 390 – 305

TORKILD HANSEN

Autolakereri
Lyngvej, pr. Allerød
Tlf. (03) 277 – 364

V. EGHOLM HANSEN

Herrefrisør
Stationsvej 1
Farum
95 10 27

HERMAN HOU'S EFTF.

Skotøjshandel
Slotsgade 22
Hillerød
03 - 26 02 11

Vi mødes hos
»MAX«
i »Sandrevet«
Østbanegade 167, Ø
TR 35.238

Autolakereriet

HØJGLANS

Lemvigvej 9
Holstebro – Tlf. 2 10 15

AVNSLEV AUTOVÆRKSTED

Renault
AVNSLEV – FYN
Tlf. Skalkendrup 229

**PAASKESEN's
PØLSEBRØD****PFAFF SYMASKINER**

Valdemarsgade 8 – V

CARL P. POULSEN

Læder og skind
Vestergade 41
Maribo – Tlf. 1212

TRÆSKOBODEN

Brænderigaarden – Holstebro
Tlf. 074 – 2 31 43

SANDVIKS FARVE- og LAKFABRIK

Ellekær 8
Herlev

SKANDINAVISK PEROLIN FABRIK

Vermundsgade 21, Ø

A. HANSEN OG SØN

Valby Langgade 30
Valby
Tlf. Valby 353

JENS ERIKSEN

Erantisvej 44, Næstved

ÅGE DAHL

Mosedalsvej 11
Valby

HOTEL EBELTOFT

Ebeltoft
Tlf. 063 - 4 10 90

CHLORIDE

Akkumulatorfabrik
Mynstersvej 6, V

BRDR. ISAGER

Blomster
Strømgade 4
Hjørring
Tlf. Hjørring 465

VLTJ nr. 7 er en herlig lille 1-B-0^t bygget af Henschel i 1909. Maskinen blev købt sidste år af foreningen på opfordring af værkmester Olsson, VLTJ, som syntes, at den var for god til skærebrennerne, og det kan vi kun give ham ret i.

Den 10. september var et hold i Lemvig for at give den gamle dame en make-up, hvilket ikke var noget besværligt arbejde, da hun var særdeles velholdt. Prøveturen med værkmesteren som fører gik ligeledes fint med op til 80 km/t uden besvær – og det efter 10 års henstilling. Lidt vrøvl med det ene forløberleje kom senere, men det ordnes i vinterens løb i Mariager. Tak til værkmester Olsson og VLTJ for megen velvilje og hjælpsomhed.

Den følgende søndag kørte nr. 7 til Randers. Her skulle den deltage i udstillingen: »Jernbanen og Randers« søndag den 2. oktober. Samme aften gik turen videre till Mariager, hvor den skal stå i vinter.

Skulle De have lyst til at se maskinen – og gerne med et stykke værktøj i hånden – så skriv eller ring til S. P. Laursen, Falkevej 7, Randers, tlf. (064)

2 65 84, eller *lokomotivfører Andersen, Rosengade 19, Mariager*. Der bliver arbejdet på maskinen stort set hver søndag helte vinterperioden.

(S. P. L.)

*

KORT BERETNING OM MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM (Sæson 1966)

	1966	1965
Antal rejsende i plantog	7728	7573
Antal rejsende i særtog	1937	1701
Rejsende på 1. kl.	703	578

I de forløbne 5 sæsoner er i alt befordret 36.555 rejsende.

Museumsbanens materiel består for tiden af:

10 damplokomotiver	1 traktor
1 motorlokomotiv	1 motortrolje
3 motorvogne	1 værkstedsvogn
16 personvogne	2 dræsiner
2 bænkevogne	
4 post- og pakvogne	5 smalspor-damplokomotiver
12 godsvogne	6 smalsporede roebanevogne

Enkelte stykker materiel ejes i fællesskab med andre eller er overladt DJK til brug på Museumsbanen. 4 af personvognene er for tiden uden undervogn. (PSR/PT)

Nu kommer den endelig!



Alle danske jernbaneentusiasters »bibel« – en af dem i det mindste – ingeniør William Bay's »Locomotives of the Private Railways of Denmark« har længe været udsolgt – og savnet. Men nu lysner det,

for når dette læses – i de første dage af december – kommer bogen i ny dansk udgave:

William Bay:

Danske Privatbane Lokomotiver.

Herluf Andersens Forlag.

København 1966.

I kommission hos:

P. Haase & Søn's Boghandel.

Pris kr. 58,-.

Teksten er helt revideret og ajourført op til den 1. november d. å. Bogen er på 142 sider i stort format (17,5×25 cm). (Omslaget – foreningens lokomotiv OHJ nr. 5 – i tegneren Erling Nederlands streg – er i fire farver). Dimensioner m. v. i lokomotivoversigterne er efter kontinental standard – der er 61 fotos – til dels nye – i større format end de tilsvarende i den engelske udgave. De 56 tegninger – der er så gode, som kun ingeniør Bay forstår at gøre dem – er i størrelsen 1:87 – og så er bogen »bogtrykt« – og trykt på en papirkvalitet af høj klasse.

Bogen udsendes i et 1. oplag på 900 nummerede eksemplarer – hvor halvdelen er forudbestilt – så det gælder om at handle hurtigt, og er man rigtig kvik, kan det endda være, det vil være muligt at erhverve bogen for forudbestillingsprisen, der er kr. 49,50.

ODENSE HOBBYFORRETNING

Vesterbro 42
Odense
Tlf. (09) 12 21 04

NÆSTVED DAMPVASKERI

Dania A/S
Næstved

FONA RADIO

Radio – TV
Vestergade 64
Odense (09) 12 33 68

EBSSENS HOTEL

Vestergade 32 – Maribo
Tlf. 1044 – 1045

A/S UNIKA-VÆV

Sølvgade 38 – København K
Tlf. Minerva 5161

CONSTANTIN FILM**IKAST ISOLERING A/S**

Gungevej 2
Hvidovre
Tlf. 78 54 34

NATIONAL

Biscuitfabrik
Finsensvej 37 – F

**HOVEDBANEGÅRDENS AVISKIOSK
og BOGHANDEL****VALD. NIELSEN**

Træ – Tømmer
Jagtvej 117 – N
Taga 419

KAJ R. GRATHWOL A/S

Dr. Tværgade 35 – K

STØT DANSK ARBEJDE**AUTO SERVICE**

Reparation – Opretning
Spec. General Motors
H. Heitmann
Sydkrogen 28
Eva 1055

ANNI og BENT KNUDSEN

Sølvmedie
Dyrehavevej 103
Kolding
(055) 2 41 21

BUCH's MØBLER

Møbelhandel
Bylderup Bov
Telefon 6 22 21

HAFNIA

Grundtvigsvej 37 – V

**Til alt byggeri skal der leca-blokke til
GØRDING CEMENTFABRIK**

Tlf. (051) 7 82 83

LAURITZ CHRISTENSEN

Salgslokaler
Søtorvet 1-3
Tlf. 15 55 12

BILLIGHEDEN

Vestergade 31 – Randers
Frugt og grønt
Telf. 21174

KORES A/S**JASON**

Lædervareforretningen
Kongensgade 98
Tlf. 2 35 34
Esbjerg

MASKINFABRIKEN »SIO« A/S

Lumbyvej 52
Odense
Tlf. 09 - 12 27 15

Bogen kan bestilles i enhver boghandel, og den bør ikke savnes på nogen dansk jernbaneentusiasts julegavebord – heller ikke på nogen privatbanemands for den sags skyld. Redaktøren har haft lejlighed til at se et prøveeksemplar – prisen må ikke afskrække nogen – bogen er så afgjort prisen for de »8 pakker cigaretter« værd.

(EBJ)

Skånske privatbane-damplokomotiver

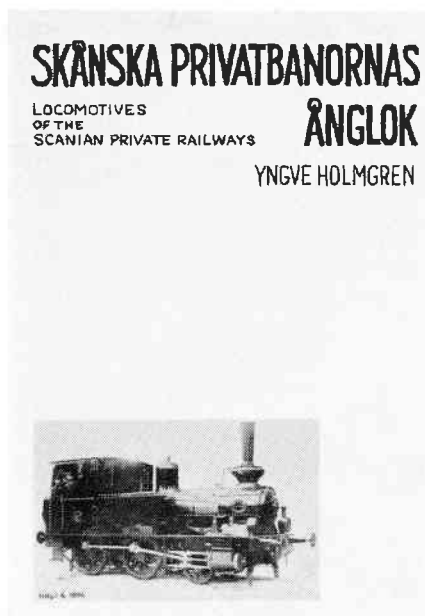
Yngve Holmgren, skattet medlem af Svenska Järnvägs-klubbens skånske afdeling, medlem af DJK og anerkendt skribent ved tidsskriftet »Järnvägs-teknik«, har netop udgivet en nydelig publikation: »Skånska Privatbanornas Ånglok«.

Bogen er på 52 sider, offset-trykt på krideret papir og med en billedsektion på 44 fotografier – og vel at mærke gode fotos. Bogen indeholder en historisk indledning og tabellariske oversigter over samtlige damplokomotiver og dampmotorvogne, der har tilhørt skånske privatbaner.

Forfatteren er afgjort perfektionist – i dette ords bedste betydning – der er kun én ting, en dansk læser mangler – SJ's litra for overtagne maskiner (forfatteren har kun anført numre), men til gengæld hjælper et glimrende kort over Skåne samme dansker let og elegant gennem Skånes vanskelige jernbanehistorie. Bogen kan anbefales på det varmeste, den er resultatet af et virkeligt forskningsarbejde.

»Skånska Privatbanornas Ånglok« kan rekvireres direkte fra udgiveren – det sker ved indsættelse af sv. kr. 19,- på svensk postgirokonto 24 69 68, adresseret Yngve Holmgren, Gymnasiegatan 33 A, 2., Malmö S, Sverige. (Indbetaling kan finde sted på alle danske postkontorer).

(EBJ)



Statens Järnvägar har fået nye motorvognstog. Her ses det første togsæt forlade Malmö Centralstation den 16. november. Præsentationstoget – »Extra-snälltåg 200« Malmö C–Stockholm C – bestod af motorvogn Y 3 nr. 1261 (motorrum i nederste etage – 2. kl. siddevogn i øverste etage), mellemvogn UA 3 nr. 2169 (1. kl. siddevogn), mellemvogn UB 3 nr. 2165 (2. kl. siddevogn) og styrevogn UB 3 y nr. 2160

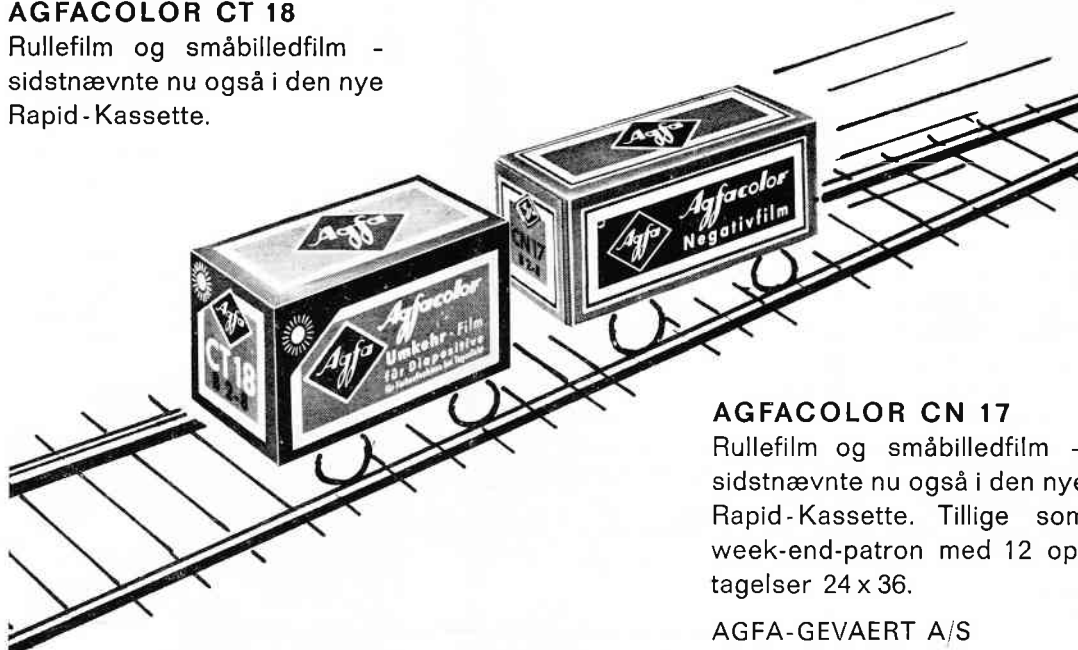
(2. kl. siddevogn i to etager). Materiellet er leveret af Linke-Hofmann-Busch GmbH i Salzgitter-Watenstedt – og SJ vil modtage yderligere 5 stk. motorvogne (Y 3), 3 stk. mellemvogne (UA 3), 6 stk. mellemvogne (UB 3) og 1 stk. styrevogn (UB 3 y) – ialt 19 køretøjer. Diesel-motortogene vil blive anvendt i direkte tog Stockholm–Dalarna og Malmö–Kristianstad–Karlskrona.

FOTO: LARS-ERIK GÖHL

DRIFTSIKKER med *Agfacolor*

AGFACOLOR CT 18

Rullefilm og småbilledfilm -
sidstnævnte nu også i den nye
Rapid-Kassette.



AGFACOLOR CN 17

Rullefilm og småbilledfilm -
sidstnævnte nu også i den nye
Rapid-Kassette. Tillige som
week-end-patron med 12 op-
tagelser 24 x 36.

AGFA-GEVAERT A/S

LARSEN & RASTORP ^{A/S} INTERNATIONALE TRANSPORTER

REGELMÆSSIGE
SAMLEGODS - SPECIALRUTER

FRA OG TIL VESTTYSKLAND, ØSTRIG, JUGOSLAVIEN, ITALIEN, SCHWEIZ, FRANKRIG,
HOLLAND/BELGIEN, D. D. R.

KLARERING - LUFTFRAGT

KØBENHAVN K
DR. TVÆRGADE 3
TEL. BY 9270
TELEX 2526

PADBORG
TVÆRGADE 2
TEL. (046) 73411/7312
TELEX 3412

RØDBY HAVN
TEL. (03) 90 51 85