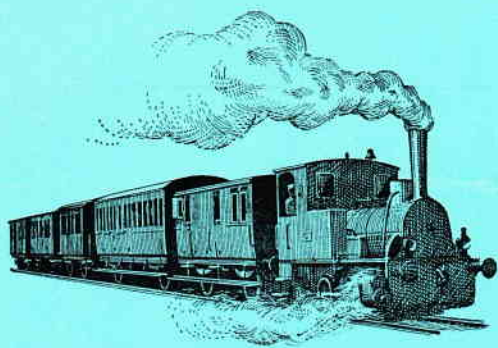




Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM

nr. **6**
Sept. 1967

Speno International S.A.

Geneve

48-stens skinneslibetog TM 410



Repræsentant i Norden:

SOPHUS BERENDSEN A/S Amaliegade 10, København K.

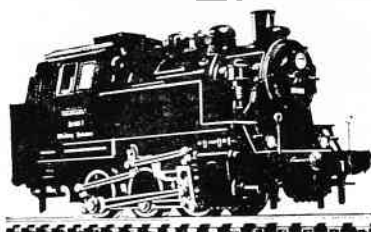


En museumsgenstand!

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

ØRESUNDSBÅDENE

**GIV
DERES
SØN
OG
DEM SELV
EN**



**DEN RIGTIGE MODELJERNBANE
MED MASSER AF TILBEHØR**



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Jernbanen

Nr. 6 - 1967

7. årgang

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:

Politilædvokat, cand. Jur. Birger Wilcke,
Søbakken 24, Charlottelund.
Tlf. (01 66) ØRdrup 2209.

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Museumstoget:

Trafikafd. og information:
B. Chorfitzen, tlf. (01 72) TAg 5743, eller
Maribo Turistbureau,
tlf. (03 885) Maribo 496.

DJK Odense-afdelingen:

Hans Gerner Christiansen,
Bernstorffsvej 17, Odense.
Tlf. (09) 13 08 72.

DJK's nordjyske afdeling:

Trafikassistent S. P. Laursen,
Følkevej 7, Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

Trafikassistent O. K. Jensen,
Søvænget 23, 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 72) TAg 8501.

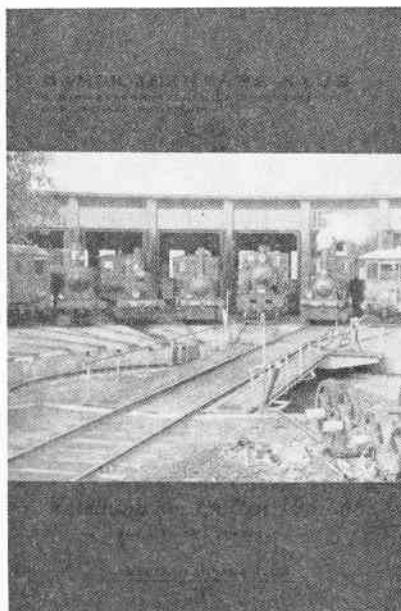
Medlemskontingent:

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.

Bogen om „vor egen bane“



Bogens
forsidebillede:
H. E. Pedersen.

Her er bogen, alle foreningens medlemmer bør eje – publikation nr. 19 i DJK's bogserie – bogen om »vor egen bane«.

Af indholdet kan nævnes: Kortfattet historisk oversigt over MBJ – dette afsnit er oversat til engelsk og tysk (gaveidé til udenlandske bekendte) – oversigt over »Museumsbanen«s rullende materiel – længe savnede tabellariske oversigter – nøje gennemgang af hvert enkelt køretøj – beskrivelse og historie – også for materiel, der ikke længere er i »Museumsbanen«s eje – og en række fotos. Bogen slutes af med en beretning om driften i 1965 og 1966.

Det er en »Best-seller« – så betænk Dem ikke for længe!

»Nr. 19« kan rekvireres ved indsættelse af kr. 10,50 (inkl. porto) på postgirokonto nr. 6 73 94, adresseret P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup.

En oversigt over de øvrige bind i DJK's bogserie finder De på side 19.

Vort forsidebillede

O-maskine med Holte-tog under udkørsel fra den gamle Nordbane-gård – kort for dennes nedlæggelse i 1921. »Gentlemændene« i billedets højre side står i Gyldenløvesgade – mellem banelegemet og husrækken i baggrunden ligger Skt. Jørgens Sø – gangbroen strækker sig i forlængelse af Nørre Sogade til en gangsti, der i dag er Vester Sogade.

Foto: Edvard H. Berg.

Gearmotorer – Tandhjulsgea
Snekkegear – Tromlegear
Trinløse gear – Planetgear

Lind Jacobsen & Co. A-S

Gearspecialister

Dronningens Tværgade 50
MI *8816

Elastiske koblinger – Friktionskoblinger
Centrifugalkoblinger – Sikkerhedskoblinger
Kædetræk – Fjernstyringskabler

Zoologisk Have
KØBENHAVN

2500 FORSKELLIGE DYR

Velkommen hos

Middelbo Outzen



Dametøj, parfumeri, gardiner, tæpper,
sengetøj, legetøj og cafeteria i 3 etager

Nykøbing F. – Jernbanegade 23

Tlf. (03) 85 23 41

Saab Autoværksted

Skagensvej 31 – Frederikshavn
v/ Kr. Sørensen

★

Tlf. (084) 2 07 91

**Agerskov Sogns Spare-
og Lånekasse**

★

Tlf. (048) 3 31 13

**Original
LUXO 1001**

– Den ideelle tegne-
og arbejdslampe

A/S ELEKTROARMATUR

Gasværksvej 4-6

København V. – VE 4035 - 36

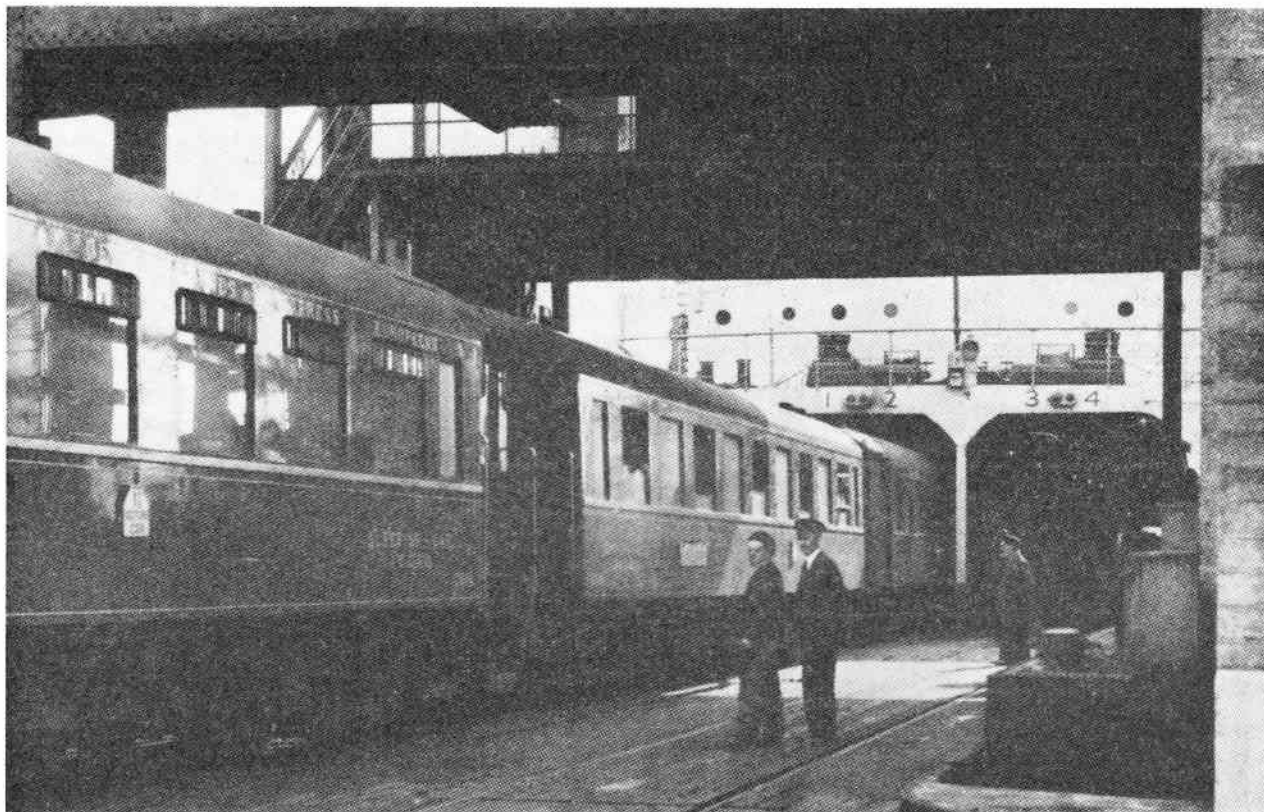
Over Kanalen -

til



British Rail

Af Erik B. Jonsen



»Night Ferry«s lange række af blå CIWL-sovevogne (type »F«) ses her under ilandtagning fra en af Kanalfærgerne i Dover.
Foto: BR

Jernbanen er international ... fastsættelse af ensartet sporvidde, transit-fritrumsprofil m. v. har skabt mulighed for, at »skinnevejen« let kan overvinde nationale grænser. Materiellets ensartede udstyr med buffer, træktøj og bremses har muliggjort en »tvangfri« benyttelse af det rullende materiel de europæiske jernbaneforvaltninger imellem. Hvor havet adskiller lande eller landsdele knytter færger forbindelsen fra spor til spor. »Svømmende skinner« forbandt den skandinaviske halvø, Sjælland og Fyn med Kontinentet allerede før århundredeskiftet – i årene efter 1900 fik Danmark, Sverige og Norge direkte forbindelse med Tyskland over Østersøen og Sicilien med det italienske fastland – men der skulle gå næsten 100 år fra jernbanens fødsel indtil »moderlandet« England blev sat i forbindelse med det europæiske kontinent – jernbanemæssig set.

Under den 1. verdenskrig indrettedes provisoriske færgeforbindelser mellem Richborough og Calais samt mellem Southampton og Dieppe, men først i 1923 åbnedes en fast færgeforbindelse over Kanalen med regelmæssig trafik – den 127 km lange overfart mellem Zeebrügge (Belgien) og Harwich (England).

I april 1923 stiftedes »Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats« med det formål, at anlægge og drive færgeleje og -anlæg i dokhavnen i Zeebrügge (anlægget er afløst af et slusefrit færgeleje i 1953) og anskaffe og udleje jernbanevogne – såkaldte »færbådsvogne«. I England var »Great Eastern Railway« (senere »London North Eastern Railway«) ansvarshavende for anlæg og drift af færgelejet i Harwich, og datterselskabet »Great Eastern Train Ferries Ltd.« tog sig af den egentlige færgedrift og

anskaffede tre færger, der bar de noget uprætentøse navne, »No 1«, »No 2« og »No 3«.

De to sidstnævnte færger gik tabt under den 2. verdenskrig, hvorfor LNER hhv. BR (British Railways) anskaffede to nye færger, »Suffolk Ferry« (1947) og »Norfolk Ferry« (1951), medens gamle »No 1« skiftede navn til »Essex Ferry«. I 1957 afløstes denne af en ny »Essex Ferry«, og igen i 1963 krævede den stadig stigende trafik en ny sejlede enhed – »Cambridge Ferry«. Færgernes data fremgår af nedenstående oversigt:

	Suffolk Ferry	Norfolk Ferry	Essex Ferry	Cambridge Ferry
Søsat	1947	1951	1957	1963
Total længde m	123,44	121,92	121,92	123,75
Total bredde m	18,59	19,22	18,59	17,83
Dybdegang m	3,10	3,68	3,68	3,43
Tonnage BRT	3134	3137	3242	3160
Maskineri	Diesel			
Maskinkraft hk	2 × 1500	2 × 1500	2 × 1600	2 × 1860
Servicefart knob	13	13	13	13
Antal spor	4	4	4	4
Effekt. sporl. m	345,00	345,00	345,00	360,00
Antal pass.	12	12	12	12

12 år efter ibrugtagningen af den nordlige kanalforbindelse åbnedes en ny jernbanefærgeforbindelse – den sydlige og vel mest kendte – mellem Dunkerque (Frankrig) og Dover (England). Denne 65 km lange overfart var – som tilfældet var for Zeebrügge–Harwich-ruten – i første række bestemt for overførsel af godsvogne, men siden 1936 er der på overfarten endvidere overført vogne bestemt for rejsende, idet nat-eksprestoget »Night Ferry« mellem London og Paris og v. v. føres denne vej.

Anlæg af færgeløjer i såvel Dunkerque som Dover var en kompliceret opgave, idet ebbe og flod giver en vandstandsforskel på ikke mindre end 6 meter. For at undgå for udviklede færgelapkonstruktioner har man indrettet færgeløjerne i dokhavne bag sluser med tilhørende pumpestationer. Det daværende engelske selskab »Southern Railways« kunne benytte et allerede eksisterende dokanlæg (Admiralty Pier) i Dover, medens en hel ny havn i Dunkerque måtte anlægges af SNCF.

Der anskaffedes tre færger til ruten, nemlig »Hampton Ferry«, »Shepperton Ferry« og »Twickenham Ferry«. Disse færger er stadig i drift; de to førstnævnte sejler under engelsk flag og tilhører »British Railways, Southern Region«, medens »Twickenham Ferry« sejler under fransk flag, tilhørende et fransk/engelsk selskab: »Angleterre-Lorraine-Alsace S.A. de Navigation«. Disse tre færger

suppleredes i 1951 med en fjerde, »Saint Germain«, bygget af »Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S«. »Saint Germain« ejes af de franske statsbaner (SNCF). Færgernes data fremgår af nedenstående oversigt:

	Hampton Ferry	Shepperton Ferry	Twickenham Ferry	Saint Germain
Søsat	1934	1935	1934	1951
Total længde m	109,73	109,73	109,73	115,82
Total bredde m	18,59	18,59	18,59	18,95
Dybdegang m	3,81	3,81	3,81	4,11
Tonnage BRT	2989	2996	2839	3094
Maskineri	Oliefyret damp turbine			Diesel
Maskinkraft hk	2 × 2450	2 × 2450	2 × 2450	2 × 3050
Servicefart knob	15	15	15	17
Antal spor	4	4	4	4
Effekt. sporl. m	304,40	304,40	304,40	328,00
Antal pass.	500	500	500	500



M/F »Saint Germain« – Kanalens smukkeste jernbanefærge.
Foto: BR

Det rullende materiel, der benyttes i trafikken mellem Kontinentet og England, er af hensyn til den engelske profil både smallere og lavere end de normale »kontinentale« vogne. Vognene er endvidere udstyret med Vakuumbremse – foruden det almindelige trykluftbremseudstyr – og håndbremse (til brug ved rangering), en såkaldt vægtstangsbremse. Vognene er endvidere forsynet med særlige påskrifter, »Ankermærket« og engelske mål- og vægtangivelser.

I det tidligere nævnte nat-eksprestog »Night Ferry« benyttes udelukkende CIWL-sovevogne af typen »F«. Disse vogne, der er anskaffet før og efter krigen i et samlet antal af 25, afviger i udseende fra CIWL-selskabets øvrige vogne. De har måttet bygges smallere, lavere og kortere og har således kun indgangsdøre i den ene ende.

»Night Ferry« kørte første gang den 15. oktober 1936 mellem London Victoria og Paris Nord; krigen stoppede brat denne trafik, men efter invasionen kom de »blå vogne« atter i brug i militærtog mellem Nottingham og forskellige destinationer på Kontinentet. I 1947 havde forholdene normaliseret sig så meget, at »Night Ferry« kunne rulle igen – ad den gamle rute. Fra sommerkøreplansskiftet 1957 medfører »Night Ferry« endvidere en sovevogn mellem London og Bruxelles.

»Night Ferry«, der til dato er det eneste direkte personførende tog mellem England og Kontinentet, er normalt oprangeret af 5 1. classes sovevogne (der kan indsættes indtil 3 forstærkningsvogne), samt 2 post- og rejsegodsvogne. De sidstnævnte vogne ind sættes af SNCF, de er to-akslede af litra Dzd², og af nummerserien 29 000 –. På begge sider af Kanalen medfører »Night Ferry« endvidere en spisevogn.

De to færgeforbindelser er af den største betydning for godstrafikken, idet der her kan tilbydes direkte transport – uden omladning, hvilket betyder lavere omkostninger (enklere emballage – ingen lagring i pakhus – ingen havneafgifter m. v.). Trafikken har da også været i stadig stigning. På den nordlige rute overførtes i 1939 70.780 t, hvilken godsmængde i 1965 steget til 349.651 t – på den sydlige rute er tallene hhv. 138.765 t (1939) og 466.598 t (1965). I retning mod England udgør levnedsmidler ca. 30 % af den transporterede godsmængde – i retning mod Kontinentet transporteres elektroteknisk udstyr, maskiner, maskindele, fajance, automobiler m. v.

Trafikstigningen i efterkrigsårene har medført, at sporanlæggene i færghavnene har måtte udvides ganske betydeligt. I London har British Railways (Southern Region) – i forbindelse med den nye

rangerbanegård Hither Green – indrettet en gods ekspedition, langs hvis ramper 60 »kontinentale« godsvogne kan ekspederes på én gang, og der er derudover tilvejebragt opstillingsspor for andre 250 vogne, der indgår via Dover. Godsvogne, der indgår via Harwich, har som oftest London-Bishopsgate som destination. På begge overfarter udføres daglig to godsture i hver retning (på Dunkerque–Dover-overfarten endvidere en dobbelttur med »Night-Ferry«); der kan ved en stramning af sejlplanerne udføres behovture – et handicap er det dog, at der kun findes ét færgeleje i hver af de fire færgenhavne. Færgeturene har forbindelse med en lang række TEEM-godstog.

★

De europæiske jernbaneforvaltninger (og private vognejerere) råder for tiden (1966) over ca. 11.000 »færgebådsvogne« – i første række lukkede godsvogne, isolerede vogne og kølevogne – dernæst lavsidede åbne godsvogne og vogne for specielle transporter (bl. a. biler); den vogntype, der er ringest repræsenteret, er den højsidede åbne type.

Det tidligere nævnte selskab: »Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats« ejer over 1000 vogne af alle typer, vognene er optaget som privatejede vogne i SNCB's vognpark. Jernbanernes eget kølevognsselskab INTERFRIGO og det spanske selskab TRANSFESA råder over en række kølevogne hhv. isolerede vogne med »engelsk« profil, en del af INTERFRIGO- og alle TRANSFESA-vognene er endvidere udstyret med hjulsæt, der kan udbyttes til hjulsæt passende til »spansk« bredspor. SNCF, FS (Italien), ÖBB (Østrig), SBB (Svejs) – ja, selv MÁV (Ungarn), JZ (Jugoslavien), PKP (Polen), ČSD (Tjekkoslaviet) og CEH (Grækenland) råder over et større og mindre antal vogne af forskellige typer med »engelsk« profil.



Lukket godsvogn med engelsk profil, litra Hbfs (nuv. int. litra Hfs), tilhørende svenske statsbaner (SJ). Foto: ASJ



Lukket godsvogn, litra Hfs, tilhørende »British Railways«. Bemærk teksten på vognsiden: »Through to the Continent by British Railways« (i den seneste tid rettet til: ... by British Rail«). Foto: BR

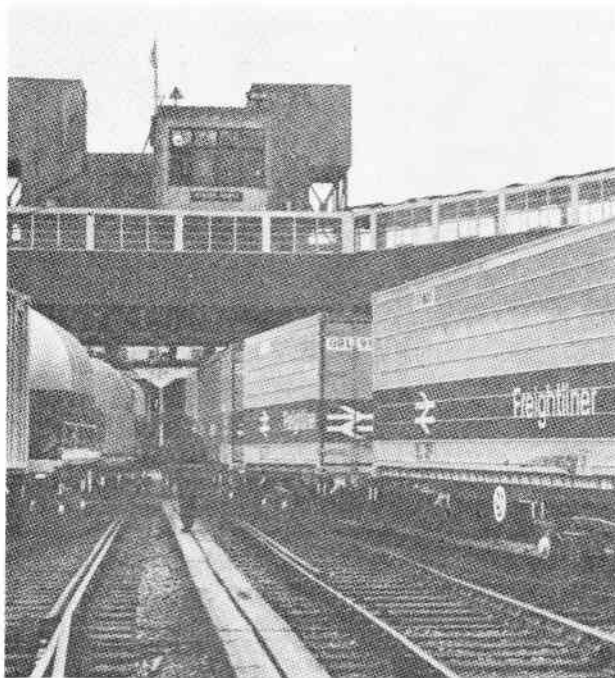
På vore »breddegrader« ses som oftest vogne tilhørende DB, BR og SJ. Det tidligere tyske rigsbaneselskab DR anskaffede allerede i 1927 »færgebådsvogne« – lukkede vogne, svarende til den daværende G-type, senere fulgte vogne med støtter og kølevogne. Efter krigen har DB anskaffet adskillige hundrede vogne af den lukkede type (20 t), litra Gbmhs 51

(nuv. int. litra Hfrs 312), åbne vogne med lave sider og støtter, litra Rbmms 55 (nuv. int. litra Lfs-t 569), samt i 1966 100 stk. vogne af lukket type med skydevægge og skydetag, litra Gbtmmks 66 (nuv. int. litra Tcefs 845). »Statens Järnvägar« anskaffede i 1963/65 200 stk. »færgebådsvogne«, lige-
 ligt fordelt på lukkede vogne og lavsidede åbne vogne med støtter, litra Hbfs hhv. litra Ofs. »British Railways« råder over ca. 400 vogne, der er udstyret for kørsel på Kontinentet. 200 af vognene er af den lukkede type (UIC standard-typen), de øvrige er vogne for specielle transporter: Biltransportvogne, bogievogne med forsænket vognbund (transport af transformatorer o. lign.) og beholdervogne. Som et kuriosum kan nævnes, at der i DSB's vognpark indgår 4 stk. beholder-

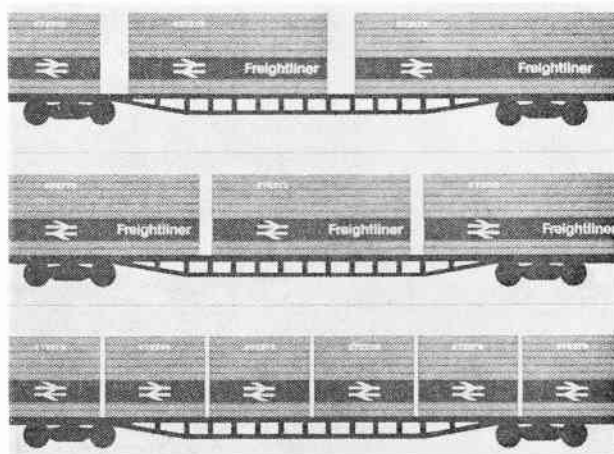
vogne, med engelsk profil tilhørende »Aarhus Oliefabrik A/S« (se »Jernbanen«, nr. 8/66, side 35).

*

Der er ingen tvivl om, at også de kommende år vil bringe en stadig stigning i overførslen af godsvogne mellem Kontinentet og England. Dette vil kræve nye færger (selv om Kanaltunnel-projektet stadig spøger) og flere færgelejer. Selve »forsendelsesmetoden« vil ændres – containeren vil for alvor vinde indpas hos jernbanerne, således at fremtidens »færgebådsvogne« vil være flade bogievogne for to eller flere containere. BR har netop i de seneste måneder demonstreret et sådant »Freightliner«-tog på Kontinentet. En yderligere forbedring i samtrafikken sker, hvis vore konservative engelske venner tager sig sammen til at indføre trykluftbremsen – og »kontinentaliserer« fritrumsprofilen – i det mindste på strækningerne mellem færgehavnene og London.



Seks bogievogne fra BR's »Freightliner«-tog med forskellige typer containere har netop været på Europa-turné (dog ikke i Skandinavien). Nogle af vognene ses her i Dover færge. (Bemærk den dobbelte færgespor har to spor). Foto: BR



Fremtidens godsvogn i bl. a. Kanaltrafikken. – Her vises forskellige kombinationsmuligheder for anbringelse af containere. Tegning: BR

Omegnstrafik i forbindelse med DSB

Det måtte jo gå galt med at afbilde billetter i artiklen om »Svanemøllen« i »Jernbanen«, nr. 4/67. Flere af foreningens medlemmer og en »rigtig« jernbanemand har konsterneret spurgt, hvad i alverden det var for en station, der hed Lollikhus? Om vi ville lave grin med »Jernbanen«s læsere?

Det ville vi da gerne, indtil vor redaktør får overmalet sin bil og undertegnede snadret sine ruder; men der er nu intet grin i historien om Lollikhus-billetten – den er god nok!

I begyndelsen af trediverne tog villa- og sommerhusbyggeriet fart langs Kongevejen mellem Holte og den nordlige udkant af Birkerød, således at der var blevet behov for en lokal bilrute. I forvejen var der adskillige private bilruter ad Kongevejen, men de kørte ikke særlig hyppigt på den omhandlede strækning.

Rutebilejerne, brdr. Saust, der drev to bilruter fra Holte til hhv. Skodsborg og Vedbæk – gamle ruter fra 1923, overtagne fra en anden ejer – startede 1. maj 1932 en 3. rute fra Holte med stoppesteder i Rudersdal, Bistrup Vasevej, Lollikhus, Birkerød Korsvej og Kajerødvej. Til ruten anskaffedes en Triangelbus model 1930 med 19 pladser, og i de første år kørtes 11–13 daglige dobbeltture. Da ruten ikke hører til de lange, blev det kun til 156 vogn-km i dagligt gennemsnit.

Da flere andre private busruter havde direkte billetudstedelse i forbindelse med banerne (Tåstrup-Køge, Frederikssund-Jægerspris, Hillerød-Frederikssund, Værløse-Ganløse o.m.fl.), mente brdr. Saust, at sådan foranstaltning ville være praktisk også for deres ny rute, og der oprettedes da 11. juni 1932 en femårig kontrakt med DSB om gensidig direkte billetudstedelse mellem nogle københavnske stationer og tre takststationer på bilruten, hvis takster lå på 25–40 øre.

Salget af direkte billetter var ikke ringe; det blev kun overgået af ét tilsvarende bilselskabs, nemlig Tåstrup-Køge, som

DSB i øvrigt overtog i 1933. Holte-Kajerød-ruten solgte på 5 år ca. 25.000 billetter til bybanen, og DSB ca. 15.000, som fordeler sig således:

Solgte gennemgående billetter i retning		
	fra bilruten	fra DSB
1932/33	4255	1974
1933/34	5528	3665
1934/35	4813	2942
1935/36	5566	2714
1936/37	4394	2423
1/4-30/9-37	1175	1774

Uvist af hvilken grund fornyedes kontrakten ikke efter de 5 års forløb. At der solgtes flere billetter fra bilruten end fra DSB må skyldes, at DSB ikke reklamerede for denne ordning, der ej heller skaffede banerne nogen påviselig merindtægt, men en del udgifter til trykning af billetter og andre tryksager samt foreøget regnskab.

P. Thomassen.

Nr. 1048

8. Klasse.

Maaned

1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12

Til Københavns Boulevardbane

ell. Lyngbyvej - Frederiksberg

fra den nedenfor med Klip betegnede Station

Dato

1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	

1,20 { Kajerødvejen
1,10 { Birkerød Korsvej
1,10 Løllikhus
1,05 { Bistrupvasevej
Rudersdal

Barnebilletkupon.

Kajerødvejen - Holte - Kbhvn.

Nr. 1048

Person-el. blandetTog

Fra

Københavns Boulevardbane
ell. Frederiksberg-Lyngbyvej

til

RUDERSDAL ell.
BISTRUPVASEVEJ

med Automobil fra og til Holte

3 Kl. Kr. 1.05
Kk (E)

(E) Kk -
Rudersdal ell.
Bistrupvasevej 1,05

00000

Person-el. blandetTog

LYNGBYVEJ ell.
SVANEMØLLEN

RUDERSDAL ell.
BISTRUPVASEVEJ

med Automobil fra og til Holte

og tilbage

Gyldig 8 Dage

Fællest. Kr. 1,50
Lyt

H T

Lyt -
Rudersdal ell.
Bistrupvasevej 1,50

00000

Person-el. blandetTog

Fra

Københavns Boulevardbane
ell. Frederiksberg-Lyngbyvej

til

LOLLIKHUS

med Aut. mobil
fra og til Holte

og tilbage

Gyldig 8 Dage

3 Kl. Kk(B) Kr. 1.70

(B) Kk - Løllikhus
og tilbage 1,70

00004

Person-el. blandetTog

Fra

Københavns Boulevardbane
ell. Frederiksberg-Lyngbyvej

til

Birkerød Korsvej ell.
Kajerødvejen

med Automobil fra Holte

3 Kl. Kr. 1.20
Kn

Kn -
Birkerød Korsvej ell.
Kajerødvejen 1,20

00001

Billetmonstre fra samtrafikken DSB/Holte-Kajerødvejen-bus-ruten. Tilh. DSB's edmonsonske billetter; tilv. busrutens klip-billetter.

Kommende møder og udflugter

Søndag den 24. september. Udflugt på Ebeltoft-Trustrup Jernbane (ETJ) med sær- og arbejdstog fremført af DJK/VLTJ damploko nr. 7 og ETJ motorloko M 4, samt - i forbindelse hermed - kørsel med nævnte damploko Randers-Trustrup-Randers.

Planen for udflugten er:

Randers	afg.	9.30	
Ryomgård	afg.	11.35	
Ebeltoft	afg.		12.00
Trustrup	ank.	12.00	12.35
Trustrup	afg.		12.50
Ebeltoft	ank.		14.45

- Kaffepause -

Ebeltoft	afg.	15.35	
Trustrup	ank.	16.20	
Trustrup	afg.	16.35	16.45
Ebeltoft	ank.		17.30
Ryomgård	ank.	17.10	
Randers	ank.	18.25	

Togene Ebeltoft afg. 12.00 og Trustrup afg. 16.45 fremføres af ETJ M 4 - øvrige nævnte tog fremføres af damplokomotivet.

Der arrangeres fotostop på strækningen Trustrup-Ebeltoft. Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

Landmandsbanken

Maribo

Også afdelinger i:

Saxkøbing

og Rødby

HOVEDSTADENS KULIMPORT A/S

H. C. Andersens Boulevard 44

København K.

Tlf. 15 16 44

Junckers Savværk

Køge

A/S H. P. Skovrup og Co.

Skurvogne

Fabriksvej 79

Kolding

Tlf. (055) 2 57 77

O. Trans

Farvehandel

Esbjerg

Tlf. 2 00 87

F. Berg-Jacobsen

Tømrermester

Snedkermester

Østergade 52 – Skjern

Tlf. (073) 5 04 54

Nordisk Film Comp.

Mosedalsvej

Valby

Vestbyens Slagterforretning

v/ Frank Rom Jensen

Altid friskslagtede høns og kyllinger

Lækkert smørrebrød

Alt i kød og flæsk og hjemmelavet pålæg

Råholtevej 58, Frederikshavn

Tlf. (084) 2 15 65

Der arrangeres fællesrejse for deltagere fra Sjælland til/fra Ebeltoft i følgende plan:

7.27	afg.	København H.	ank.	22.06
7.48	afg.	Roskilde	ank.	22.00
10.00	afg.	Odden F.	ank.	19.30
11.30	ank.	Ebeltoft F.	afg.	18.00

Særtoget København H. (afg. 7.27) – Roskilde – Højby Sj. køres af **OHJ-motorvogn, litra MO** og **OHJ-personvogn, litra BL**; mellem Højby Sj. og Odden Færge benyttes OHJ-bus – og overfarten til Ebeltoft foregår med »Mols-Linien«. På tilbagereturen benyttes mellem Højby Sj. og Valby/København H. tog 1266, der fremføres af **OHJ diesel-loko 24**. (Rejsende til Roskilde skifter i Holbæk til tog 1268). Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

Pris for deltagelse er:

»Sjællands-billet«: Kr. 65,- (gyldig fra/til København H. og Roskilde til kørsel med DSB/OHJ-tog og OHJ-bus, samt færgesejls og de to dobbeltture på ETJ),

»Jyllands-billet«: Kr. 27,- (gyldig fra Randers og Ryomgård til Ebeltoft og tilbage), eller

»Lokal-billet«: Kr. 15,- (gyldig til de to dobbeltture på ETJ).

(Børn halv pris).

Fripas er ikke gyldige.

Tilmeldelse sker ved snarest – og senest *d. 16. september* – at indsætte et af ovennævnte beløb (talonens mærkes hhv. »Sjællands-billet«, »Jyllands-billet« eller »Lokal-billet«) på postgirokonto 6 73 94, adresseret P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup. Kvitterings-talonens, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i togene.

★

ETJ nedlægges med udgangen af marts 1968.

★

Onsdag den 27. september kl. 20 i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V.

Det traditionelle sæson-åbningsmøde: »Det har jeg set –«. Medlemmerne er velkomne med korte indlæg og dias. Smalfilm skal anmeldes i forvejen til B. Chorfitzen – telefon (01 72) TAga 5743.

★

Søndag den 1. oktober. Udflugt på strækningerne Sæby-Alborg og Ørsø-Aså, arrangeret af DJK, Odense-afdelingen.

Afg. Alborg kl. 10.05 (m/ plantog – tog 225) – ank. Sæby kl. 11.54. Arbejdstog afg. Sæby kl. 12.15 – der kører via Ørsø-Aså – til Alborg – med ankomst kl. 17.15.

Arbejdstoget er oprangeret af: 2-aksl. APB-motorvogn og E-vogn (»Bette-Claus«).

Udflugten er i første række arrangeret for foto-interesse-rede – andre kan deltage, hvis de blot ikke »står i vejen«.

Pris for deltagelse: Kr. 20,00 (minimum), der indbetales på *postanvisning* til Hans Gerner Christiansen, Bernstorffsvej 17, Odense.

★

Søndag den 15. oktober. Udflugt på *Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane (HBS)* med sær- og arbejdstog fremført af **HO damploko L 406**.

Planen for udflugten er:

Horsens	afg.	11.55
Silkeborg	ank.	14.40
– Kaffepause –		
Silkeborg	afg.	15.30
Horsens	ank.	17.30

Der arrangeres adskillige fotostop – husk – HBS er Danmarks smukkeste jernbanestrækning! (Særtogsanmeldelse vil blive udleveret).

Der arrangeres fællesrejse fra/til stationer på Sjælland/Fyn/Jylland i følgende plan:

7.11	afg.	København H.	ank.	22.40
7.30	afg.	Roskilde	ank.	22.20
8.31	afg.	Korsør	ank.	21.25
10.22	afg.	Odense	ank.	19.36
11.00	afg.	Fredericia	ank.	18.55
11.20	afg.	Vejle	ank.	18.37
11.48	ank.	Horsens	afg.	18.15

Ovennævnte særtog køres af *3-vogns lyntog, litra MS*, som overføres over Storebælt. Øvrige forbindelser – se »Togplan« og »Danmarks Rejseforbindelser«.

Fripas ikke gyldige på HBS.

Pris for deltagelse er:

»HBS-turen« (Horsens-Silkeborg-Silkeborg) kr. 17,00

»Tilslutningsbilletterne«s pris er:

Fra København og Roskilde	kr. 63,00
Fra Korsør	kr. 45,00
Fra Odense	kr. 26,00
Fra Fredericia	kr. 13,00

(Børn halv pris).

Tilmeldelse sker ved senest *den 7. oktober* at indsætte *kr. 17,-* + (om deltagelse i »fælles til- og fra-rejse ønskes) beløbet svarende til »Tilslutningsbilletterne«s pris (se ovenfor) på postgirokonto 6 73 94, adresseret P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup. Kvitterings-talonens, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i togene.

★

Gå ikke glip af denne sidste chance for at køre på »Danmarks smukkeste jernbanestrækning«. HBS indstiller driften den 30/3 1968.

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Skinnebustog
Jægersborg-Nærum

Buslinie 172
Lyngby Station-Ørholm

Buslinie 180
Jægersborg-Gammel Holte

VESTSALLING GROVVAREFORRETNING

Spøttrup

EVERLITE plader
EVERLITE ovenlys
EVOPAN plasticlaminatplader
EVOPAN bord-vinduesplader
OSMA PVC tagrender

Everlite A/S
Skævinge

Nordisk Konversations
Leksikon A/S

FORLAGET DANMARK A/S

Frederiksholms Kanal 18 – København K
Tlf. 12 91 92

Slagtermester
H. C. HANSEN

Brødebro
Tlf. 047 – 4 13 43

Entreprenør
ANDERS LARSEN

Karlshave
Frederiksværk

De Bornholmske
Sparekasser

*

Store Torv
Rønne

ANDELSBANKEN

*

Østergade 28
Struer
Tlf. 5 06 77

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

I månederne april, maj og juni er sket nedenstående til- og afgang m. v. af rullende materiel:

Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 11 stk. elektriske 2-vognstog, litra Mm/Fs nr. 7605/7105-7615/715.

★

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 8 stk. bogie-personvogne (2. kl. - med el-varme), litra B nr. 20-80 310-20-80 317 og 96 stk. lukkede godsvogne (med skydevægge), litra His nr. 210 2 460-210 2 555.

17 stk. person-, post- og rejsegodsvogne er udrangeret: AT 219 - CP 2837, 2904 - CPM 2995 - CQM 3515 - CR 3659 - CRL 3616 - CRS 3671, 3674 - CU 4019, 4130, 4134 - DJ 5416, 5418 - DO 5629, 5632 - Eco 6248.

To vogntyper - litra AT og DO - er hermed helt udgået af driftsmateriellet.

CL-vognene nr. 29-25 560 og 29-25 604 er indrettet som »udflugtsvogne« (udstyret med højttalere, løse borde, »udflugtsvogn«-skilte m. v.).

Oversigten »Danske Statsbaners person-, post og rejsegodsvogne 1967« (»Jernbanen«, nr. 4/67 - side 13-16) kan a jourføres efter ovenstående. Rettelse af trykfejl: Pladsantal for litra CQM »skifter plads«.

★

Pr. 30. juni bestod vognparken af:

963 stk. bogie-personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). I april kvartal er tilgået driften 8 vogne, og der er udrangeret 9 vogne. (Litra og numre - se ovenfor).

60 stk. 2-/3-akslede personvogne. I april kvartal er udrangeret 3 vogne. (Litra og numre - se ovenfor).

233 stk. post- og rejsegodsvogne. I april kvartal er udrangeret 5 vogne. (Litra og numre - se ovenfor).

7238 stk. lukkede godsvogne (heraf 2 stk. udlejet til private vognejere). I april kvartal er sket en tilgang på 96 vogne - og en afgang på 24 vogne. (Se oversigten nedenfor).

3403 stk. åbne godsvogne. I april kvartal er sket en afgang på 20 vogne. (Se oversigten nedenfor).

345 stk. specialvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 4 vogne: Nr. 146 (M) »Kørekran«, nr. 861-863 (M) »Transportvogne for bogier« - og en afgang på 8 vogne: Nr. 62 (B), 63 (B), 64 (B), 265 (B), 306 (B), 535 (S), 561 (S) og 779 (M). Oversigten over specialvognene i bilaget til »Jernbanen«, nr. 4/67 kan rettes efter ovenstående.

6 stk. privatejede personvogne (sovevogne) samt 782 stk. privatejede godsvogne (hvoraf 2 stk. er lejet af DSB). I april kvartal er sket en tilgang på 5 vogne: 5 stk. 075 1 - og en afgang på 13 vogne: 1 stk. 022 0 (tidl. ZF), 3 stk. 070 0 (tidl. ZE), 5 stk. 070 1 (tidl. ZE), 2 stk. 070 8 (tidl. ZE) samt 2 stk. 081 5 (tidl. ZB).

Med dette nummer af tidsskriftet medfølger - som bilag - en oversigt over »Danske Statsbaners godsvogne 1967«. Redaktionen takker hermed Generaldirektoratet for statsbanerne, Maskinkontoret - for tilladelsen til offentliggørelse.

I oversigten angiver kolonnen »antal vogne« vognbeholdningen pr. 31/3 - denne kolonne kan ajourføres pr. 30/6 således:

	31/3	30/6		31/3	30/6
Gklms	800	799	IKP	9	7
Gs	1998	1997	IKT	39	32
His	458	554			
IB	61	55	PJ	27	20
IBU	31	27	PJB	18	12
IF	10	9	PJR	17	11
IKG	25	23	TH	9	8

Opmærksomheden henledes på, at 30 % af de godsvogne, for hvilke ny international litrering og nummerering er fastlagt, stadig er påmalet »gammelt« litra og nummer.

★

Hos A/S Frichs og Vognfabrikken Scandia A/S er bestilt yderligere 36 stk. elektriske 2-vognstog, litra Mm/Fs nr. 7669/7169 - 7704/7204. Vognene vil blive leveret i 1969 - de udføres nøjagtigt som de øvrige i ordre værende tog med 2 kl.

90 stk. KbkM/Kklm (tidl. TF) -vogne vil blive ombygget til »tjenestegodsvogne« (med lave nedklappelige sider og ender - til brug for banetjenestens ballasttransporter); vognene får intet litra, men regimenummer »30« (= tjenestevogn): 943 2 000 - 943 2 089.

BP-Gas A/S, Århus har i Tyskland ladet indkøbe 20 stk. bogiebeholdervogne; vognene er brugte (bygget 1960/62) og vil få numrene: 075 1 407 - 075 1 425 (tidl. DB 580 880 - 580 899). Fem af vognene er allerede optaget i statsbanernes vognpark.

★

I slutningen af juli udrangeredes en række damplokomotiver - nærmere i næste nummer af »Jernbanen«. Det kan allerede nu forudses, at der ingen kørsel med damplokomotiv bliver i 1. distrikt i vinterkøreplansperioden 1967/68.

★

Det nye S-togsmateriel indsættes successivt i driften. To 6-vognstog har i længere tid været indsat i linie Bx, yderligere to 4-vognstog havde premiere på Cx-linie den 17/7 hhv. den 1/8 - disse togsæt kører endvidere på linierne B og C. Fr. o. m. 9/8 er i alt 14 stk. 2-vognstog i drift.

★

I lyntogskatastrofen ved Odense den 10. august var følgende MA-tog implicerede: »Syd-Vestjyden« (tog 38): MA 464 - AM 501 - BR 533 - BS 481 - BS 485 - BM 523 - AM 503 - MA 469 og »Nordjyden« (tog 40): MA 465 - AM 507 - BR 530 - BS 489 - BS 483 - BM 522 - AM 504 - MA 460 (i rækkefølgen ved kørsel mod Nyborg). AM 507 blev totalt knust og udrangeres - de øvrige køretøjer i »sidste« og »første« del af »Syd-Vestjyden« hhv. »Nordjyden« blev svært

Boyess Autohjælp

Kalundborg
Tlf. 1727

Otto Munk Vognmand

Saltværksvej 61 E
Pl. Kastrupkrogen 2
Kastrup

Det største udvalg i trælast
og bygningsartikler

finder De hos:

MARIBO TRÆLASTHANDEL A/S
Maribo – Tlf. 109 – 709

SAXKJØBING TØMMERHANDEL
Saxkjøbing – Tlf. 89 42 36

VESTLOLLANDS TRÆLASTHANDEL
Nakskov – Tlf. 1857
(Leverandører til Lollandsbanen)

„Skagensbanen“

Privatbane

Tlf. (084) 4 10 10

E. BONDO & CO. I/S

Kongensgade 67
Odense
Tlf. (09) 12 18 64

MIDTJYDSK PILLEFABRIK

Aulum

HJØRRING NY TØMMERHANDEL

Odinsvej
Hjørring
Tlf. 0891-1521

TRØJBORG AKVARIE OG FUGLEFORRETNING

Otto Rudsgade 46
Aarhus
Tlf. (06) - 16 87 62

A/S DANSKE FARVE- & LAKFABRIKKER

Finsensvej 36
København F
Tlf. 6090

Bagermester KNUD CHRISTENSEN

Hornbækvej – Tikøb
Tlf. (03) 248 – 129

HADS-NING HERREDS JERNBANE

Privatbane – Odder
Tlf. (065) 40 04 4

SIMONSEN & NIELSEN

Aktieselskab

beskadigede MA-vognene reparerer i Cvk København, de øvrige køretøjer hos fabrikanten i Tyskland.

De to »reserve-halvtog« mangler således indtil videre, og som følge heraf, har man måtte foretage visse ændringer i lyntogsløbene, bl. a. køres »Aros« (tog 17) og »Storebælt« (tog 60/hv) – »Aros« (tog 88/1088/s&h) som lokomotiv-trukket tog oprangeret af: Mx – Cc – Ac – Cc – CAE.

Privatbanerne:

HOJ

Skinneoptagningen afsluttedes sidst i juli måned. På strækningen nærmest Odder havde det været entreprenørens hensigt at benytte MFVJ M 3 (efter endt brug pr »hjemmebane«) og tidl. DSB traktor nr. 38; M 3 kom dog aldrig i brug på grund af maskinskade. En reparation ville tage 8 dage på HHJ's værksted, hvad entreprenøren ikke ville ofre, hvorfor HHJ M 4 lejedes til formålet.

Af materialet er følgende solgt:

LM 415 til LJ (får her M 7),

Sm 410 til HHGB (erstatning for knust Sm 4 (sammenstød med traktor).

Sm 411 og Sp 422 til ØSJS (nye numre følger), QB 447 og 453 ligeledes til ØSJS (får her litra Q 195 og 196),

Pb 462, 464 og 468 til Stålvalseværket, Frederiksværk,

DL 400 og formentlig LM 416 sælges til andre privatbaner, medens resten af det rullende materiel går til ophugning.

HP

Hjørring Privatbaner har solgt følgende 31 godsvogne til ophugning:

H 902	Pf 525	Pf 554
I 192	Pf 527	Pf 555
I 193	Pf 528	Pf 560
Q 102	Pf 529	Pf 561
Q 104	Pf 531	Pf 562
T 651	Pf 532	Pf 564
T 664	Pf 538	Pf 566
Pf 520	Pf 541	Pf 570
Pf 521	Pf 552	Pf 573
Pf 522	Pf 553	Pf 575,

samt If 194, den tidligere »Juelsminde Fisk«. Endvidere er post-, rejsegods- og personvogn D 63 nu ren (rejse)godsvogn.

LJ/NKJ

Motorvogn M 7, indkøbt fra HOJ (se ovenfor), vil blive anvendt til rangering og lokalgodstog Maribo-Rødby Havn m. v.

Lukket godsvogn Q 142 er overgivet til DJK. Undervognen vil blive anvendt ved restaureringen af »Bandholm-vognen«.

NKJ Sm 13 er solgt til HBS, Sm 213, da denne bane mangler nedbrudsreserve efter nedlæggelse af HOJ (med følgende salg af materiellet).

Ved sporoptagningen Kragenæs-Nakskov anvender entreprenøren (Fa. »Flemming Bergsøe«) en tidligere DSB-traktor, nr. 78.

SVJ

Damploko nr. 1 kørtes fra Skive til København i dagene 3.–5. juni; først den 29. juni afsluttedes rejsen, da en MH slæbte nr. 1 det sidste stykke til Helsingør.

★

Atter persontog på Himmerlandsbanen.

Ja, De læste rigtigt, et persontog har atter befaret Himmerlandsbanen, idet Viborg Andelssvineslagteri og Viborg Eksportslagteri lørdag den 1. juli havde bestilt udflugtstog Viborg-Løgstor for befordring af ca. 120 personer.

Toget var oprangeret af 2 MO, 2 B og 1 udflugtsvogn. Man gjorde holdt ved flere stationer, hvor der blev danset ivrigt på perronen. Særligt i Vindblæs vakte det en del opsigt, at der pludseligt kom et tog, og en mængde feststemte personer myldrede ud for at træde dansen til den udhængte højttaler. Selv en skovtur var indflettet i programmet, idet toget standsede ved det idyllisk beliggende, men forlængst nedlagte trinbræt ved Øjesø.

At domme efter passagerernes humør var turen en ubetraget succes, som det var ønskeligt om andre firmaer ville gentage. For en jernbaneentusiast er det glædeligt at erfare, at DSB har fraveget sit princip om ikke at ville køre personforende tog på godsbanerne.

H. J. Fredberg.

★

Denne spaltens redaktører var: E. B. Jonsen (DSB) og P. Thomassen (Privatbanerne).

Foreningsnyt

Medlemsliste.

Der er nu udarbejdet en liste over foreningens medlemmer pr. 1. juli 1967. Listen kan rekvireres fra »forfatteren«, Hans Gerner Christiansen, Bernstorffsvej 17, Odense, mod indsendelse af kr. 4,00 pr. postanvisning.

Afholdte møder og udflugter.

Onsdag den 19. april var 25 af foreningens medlemmer samlet i Århus for at høre sektionsingeniør P. E. Harby fortælle om »Spor og sporplaner«. – Det var et emne, der behandler noget »fundamentalt« ved jernbanen – men var nogen forledt til at tro, at det var et lidt kedeligt emne, så

KRISTIAN KIRKS

TELEFONFABRIKKER A/S

**TROLDHEDE-KOLDING-VEJEN
JERNBANE**

Kolding
Tlf. (055) 2 52 55

NØRGÅRDS HØJSKOLE
HADSTEN, nær Aarhus
Fællesskole 5 mdr. maj og november
TEKNISK TEGNING og
TEKNISK FORBEREDELSESKURSUS
begynder 3. maj
Forberedelse til erhvervsskifte
Statstilskud kan søges
Tlf. (06) - 19411 - 233

FEMØ-KRAGENÆS FÆRGEN

Dobbeltbilletter er
gyldige 1 måned
Restauration om bord

FEMØ-KRAGENÆS FÆRGEN
Tlf. (03) 915 Femø 56

De kører også godt med
ARBEJDER SPARE- og LÅNEKASSEN
fra Aarhus og Omegn

Østergade 4 - Aarhus
Tlf. (06) 12 62 55

FR. DALSGAARD A/S

Volvo autoforhandler

Industricentret
Ringvej - Viborg
Tlf. 3095

»BARNEVOGNSCENTRALEN«

Byens største udvalg i barnevogne

Rimmensgade 5
Frederikshavn
Tlf. (084) 23980

BELLA TROPEHUS

v/ Verner Th. Kjøge

Bellahøjvej 129, Vanløse

Alt i fugle, fisk - rekvisitter af enhver art

CARL J. ULRICH & SØN A/S

Haslev
Tlf. Haslev 600

VEMB-LEMVIG-THYBORØN JERNBANE

Tlf. (078) 20360

AXEL MØLLER

Ure og optik

Østergade 23
Hjørring
Tlf. (0891) - 596

LANDBOSPAREKASSEN

Torvet
Ribe
Tlf. (054) 2 13 33

NORDISK TEXTILTRYKKERI A/S

Bjørnsholmsalle 4
Viby
Tlf. (06) 14 25 00



EGON BREDGAARD

Strandvejen - Nysted - Lolland
Tlf. (03) - 87 14 22

levendegjorde hr. Harby det på en sådan måde, at de var af en ganske anden mening, da denne interessante aften var forbi.

O. Boye.

★

Morgenmænd! Forener EDER (– og forbandelser, fordi man skal temmeligt tidligt op for bare at køre en smuttur på ca. 700 km med toget).

Men deltagerne i H-maskine-turen den 4. maj fik rigtig erstatning for de par timers morgensøvn, de måtte undvære. I »vort eget« lyntog var der ingen søvnighed at spore undervejs til Fredericia. På Storebælt var der god lejlighed til at strække benene og til lidt supplerende morgenfoder. Vejret var skikkeligt og humøret højt blandt de 100 deltagere, vi efterhånden var blevet for Nyborg. Flere opsamledes i Odense, og ved afgang fra Fredericia var vi nær ved 200.

Ved perronen holdt vor togstamme, bestående af en E-vogn, og 3 nydeligt vedligeholdte spidsgavlede CM-vogne samt nogle godsvogne. Toget skulle ligne et blandetog fra ca. 1950, så en ilde anbragt Tdgs-vogn vakte nogen knurren. Få entusiaster stødes af anakronismer som jernbane-fans.

Så dampedes der velopløst mod Vejle, hvor der under et kort stop opsamledes endnu et par deltagere. Naturligvis vakte naturen i Grejsdalen almindelig beundring. Hvis vi havde haft masser af tid, og hvis samtlige fotografer var lige lette til bens, kunne der være blevet alle tiders billede taget fra Skrædderbakken overfor Grejsdal station, hvorfra der i tidens løb er taget 100 forskellige postkort. Nå, viadukten ved Hørup var sandelig heller ikke at foragte. Flere stop ved salig Hørup station og Thyregod og stop for krydsning i Give, hvor der blev vældigt opløb. Der blev gjort flittigt brug af DJK's bog om Vejle-Give Jernbane undervejs, for der var trods alt en del af den oprindelige Givebane at se endnu, selv om DSB overtog banen i 1914.

Ved ankomsten til Brande, hvor der var en times tiltrængt ophold (bl. a. til noget så foragteligt som spisning) gik det som sædvanlig: Alle styrtede sig over stationsterrænet eller til nærmeste foderhus. Det blev dog mest Brande hotel, det gik ud over, og ligesom på DKJ's uforglemmelige tur på Horsens Vestbaner viste man, at man kunne rubbe sig med fortræffelig mad. Kort efter ankomsten hørtes »tjim-da-da-tjim« nærme sig, og nogle få af DKJ's bestyrelse glædede sig over, at alt gik som håbet. Fredericia Jernbaneorkester havde forespurgt, om det havde interesse med musik på stationen på vor tur. Det havde det selvfølgelig, og det gode orkestres musik blev da også påskønnet af den del af deltagerne, der havde andet i hovedet end vognnumre og mere eller mindre faste anlæg. Sidstnævnte del har dog meget at takke orkestret for, da det var dets formand, der som fg. lokomotivmester i Brande havde sørget for at få DSB museumsmaskine J1 trukket ud i velpudset tilstand!

Fra Brande gik det i sindigt tempo (nedsat hastighed p. gr. af sporet) mod Silkeborg. Under krydsning i Hampen mødte Loumann Nielsen op for at vise sine børn, hvordan et rigtigt tog så ud. Ved de overordentlige smukke bakker og broer i Funderdalen skulle fotograferne opleve turens clou, men der hændte en del andet. Dels kneb det med røg og damp under fremrykningen; det viste sig at være en velanbragt forsigtighed fra lokomotivpersonalets og loko-instruktørens side, da der var meget tørt. Der meldtes da også om hede- og plantagebrande senere på dagen, heldigvis ikke påsat af DJK! Dels forefaldt en mindre heldig episode, da en sig nærmende agrar blev overfuset på værste gadedrenge-manér af en lang række fotografer, der havde trasket ind på hans

nytilsåede mark. Turlederne fik med vanskelighed forklaret markens ejer, hvad der foregik, og det var da ikke så meget tiltrampningen som de ubehøvede tilråb, der havde vakt hans harme.

Efter et forlænget krydsnings-ophold i Funder var der ingen tid til stop i Silkeborg. Det ville også være gået ud over et godt fotostop før Laven med pragtfuld udsigt over søerne. I Laven var der til gengæld længere ophold for krydsning, og der var endda tid til at besøge byen, dens bagere og kiosker m. v.

På vej til Århus benyttede nogle deltagere lejligheden til at stå af i Skanderborg, hvor der er nok at se på: Masser af dødsdømte vogne og andet godt. Vi andre fortsatte mod Århus, og H 798 fik da lejlighed til at vise, at den stadig kunne løbe de 80 km i timen. I Århus var der kun kort ophold, så de mest energiske deltagere nåede lige at kigge lidt på sporvognene, før vi atter skulle bestige »vort« lyntog (»Aros« var i dagens anledning fordoblet), og snart rullede vi mod København med 100 rolige – meget rolige – deltagere. Forbavsende få havde lyst til at strække flere ben på Storebæltsfærgen.

DJK retter hermed en tak til alle de DSB-folk i begge distrikter, der medvirkede til at gøre turen til en succes.

Turfan.

Boganmeldelse

»Jernbanen« har til anmeldelse modtaget et nydeligt lille hæfte om »Kalvehavebanen«, nr. 4 i A/S Ynicos serie om danske jernbaner, og ligesom de tidligere hæfter i serien forfattet af et af DJK's ældste og mest entusiastiske medlemmer, bankfuldmægtig Ib V. Andersen, der også var redaktør af det første nummer af det nu forlængst hensovede blad »Signalposten«. Bogen har ligesom Ib V. Andersens tidligere bøger både fordele og mangler. Bogen er vel disponeret og let overskuelig, ligesom den er velskrevet og indeholder mange gode oplysninger om banens forhistorie, ledelse, rutebiler, broindvielser m. v. På den anden side savner man i mærkværdig grad oplysninger om banens økonomiske forhold og kamp for at holde sig oven vande. Ikke på ét sted omtales størrelsen af banens indtægter og udgifter, ligesom man ikke hører ét ord om banens takster, der gennem mange år var landets højeste. Det historiske afsnit er i nogen grad præget af, at forfatteren ikke synes at have været i besiddelse af hovedparten af banens køreplaner. Blandt andet hævdes det, at banens toggang indskrænkedes til to tog i hver retning samtidig med, at man fik et diesellokomotiv, hvilket naturligvis ikke er rigtigt, idet det virkelige forhold var, at man tvunget af økonomiske omstændigheder måtte indskrænke toggangen til to togpar i den sidste køreplanperiode, hvor man kun havde damplokomotiver til rådighed, medens man straks udvidede toggangen til tre togpar, da man fik diesellokomotivet i efteråret 1933. Afsnittet om driftsmateriellet indeholder en række interessante oplysninger, men skæmmes af nogle grimme fejl. Blandt andet hævdes, at alle vogne på nær én var bygget hos »Scandia«, hvilket ikke er rigtigt.

Det kan naturligvis diskuteres, hvor omstændelig man skal gøre liniebeskrivelsen, og det er muligt, at denne har været for langstrakt i enkelte af DJK's publikationer, men på den anden side er det kedeligt, når det alt for tydeligt fremgår

J. PAASKESEN'S

Pølsebrød

Egegårdsvej 15

Vanløse

Tlf. 70 25 40

HUSQVARNA SYMASKINER

Slotsgade 27

Nykøbing F.

Tlf. (03) 85 18 96

JØRGEN PETERSEN A/S

Bygningsartikler

Ørbækvej 7

Hørsholm

Tlf. 86 15 31

**LOLLAND-FALSTERS
ANDELSFODERSTOFFORENING**

Tlf. Dannemare 10

GUSTAV NIELSEN A/S

Farumvej 12 – Ganløse pr. Måløv

Tlf. Ganløse 380

Roskilde Tidende

Stændertorvet – Roskilde

Tlf. (03) 35 66 66

ØSTSJÆLLANDS JERNBANE

Tog og busser

Tlf. (03 - 686) 19

Haarlev

HOED KALKVÆRK

Balle – Jylland

Tlf. (063) - 8 27 11 - 16

N. AAGAARD NIELSEN

Kulimport

Østerbro 2 A

Skive

Tlf. 0751 - 388

VILDSUND STRANDHOTEL

Thisted

Tlf. 0791 Sundby 154

FOTO SPECIAL

v/ Hans Christiansen

Østergade 19 – Maribo

Tlf. (03) 885 - 717

TRØJBORGS AKVARIE- OG FUGLEFORRETNING

Otto Rudsgade 46 – Aarhus N

Tlf. (06) 16 87 62

**VI MØDES HOS MAX I
SANDREVET**

Østbanegade 167 – Ø

JERNBANEKIOSKEN

v/ Frithiof Nielsen

Maribo – Tlf. 758 u

RØRBÆK ANDELSMEJERI

Sakskøbing – Tlf. 89 40 96 – 89 46 96

Mælk, smør og ost

1. kl. surmælksprodukter

A/S RANDERS-HADSUND

Jernbane

M. SØRENSEN

Rådg. ingeniør

Søvænget 28

Maribo

Tlf. (03) 888 - 254

PFAFF SYMASKINER

Valdemarsgade 8

København V.

Tlf. 31 37 60

FONA RADIO

Radio – TV

Vestergade 64

Odense

Tlf. (09) 12 33 68

FOG & MØRUP A/S

Sydmarken 46 – Søborg

Tlf. 69 05 22

af en bog, at forfatteren ikke personligt kender synderligt til de lokale forhold. At påstå, at remisen i Mesnedsund lå i stationens vestende, er lidt mærkeligt, når terrænet strækker sig fra syd til nord, og remisen ligger øst for hovedsporet. Ligeså virker det noget misvisende, når det anføres, at Langebæk station ligger i landsbyen af samme navn, når stationen faktisk ligger temmelig ensomt midt på en mark i nærheden af landsbyen Skovhuse og et par km fra landsbyen Langebæk. Endelig savner man i høj grad oplysninger om den meget interessante samtrafik med dampskibene og færgerne til Stege og Koster, ligesom man intet får at vide om den periode før sidste verdenskrig, hvor banens persontog var afskåret fra det øvrige banenet, idet man kørte med bus fra Vordingborg statsbanestation til Madnedsund og så fortsatte herfra med Kalvehavebanens tog.

Hæftet er illustreret med 22 billeder, der både fotografisk og klichémæssigt er af god kvalitet, men billedmaterialet lider af den mangel, at alle billeder på nær et par fabriksbilleder hidrører fra banens sidste 4–5 år, ligesom man, bortset fra jernbaneentusiasttoget fra 1959, helt savner billeder af damptog, en mangel, der er så meget mere uforståeligt, som der dog eksisterer adskillige sådanne billeder. Der er udmærkede billeder af en række stationer og trinbrætter samt af banens dieselloko og skinnebusser, hvorimod man savner billeder af de første lokomotiver, som de så ud, inden de blev ombygget, og af banens ældre personvogne, pakvogne og godsvoerne. Endvidere er der ingen billeder af stationerne, som disse oprindeligt så ud, eller af banens station i Masnedsund.

Hæftet giver en udmærket introduktion til Kalvehavebanens historie, men man kan nok sige, at prisen, kr. 31,50, selv i vore velstandstider er lidt rigelig for et hæfte på 50 små sider. Men naturligvis ved ingen bedre end DJK's forlag, at man, hvis man ønsker et rimeligt overskud på sine udgivelser, ikke kan sætte prisen meget lavere.

Birger Wilcke.

★

Christian Hougaard: *Væddemålet, roman fra jernbanens barndom. 143 s. kr. 7,50.*

En spændende og underholdende roman fra omkring 1860 om bygningen af de første baner i Jylland. Det er lykkedes forfatteren at forbinde sin romans handling med baneanlæggene og disses vanskeligheder, tilmed med megen akkuratse.

DJK har et mindre antal af bogen til salg, og den kan bestilles på samme måde som DJK's publikationer. Porto 1,50. (Se afsnittet DJK's bogserie).

DJK's bogserie

Har De læst om »nr. 19« på side 3?

Bogserien omfatter nu:

1. Næstved-Præstø-Mern Banen	kr. 8,50
2. Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
3. Hørve-Værsløv Jernbane	udsolgt
4. Fortegnelse over danske jernbaners motor- materiel, 1. del (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. Nakslov-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. Nakslov-Kragenæs Jernbane 1915-1965	kr. 12,00
12. Skagensbanen 1890-1965	kr. 12,00
13. Vodskov-Østervrå Banen	kr. 14,00
14. Hjørring-Albæk og Hirtshalsbanen 1925-1965	kr. 12,00
15. Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen	kr. 20,00
16. Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen	kr. 19,00
17. Lyngby-Vedbæk Jernbane	kr. 25,00
18. Maribo-Tørrig jernbane	kr. 15,00
19. Dansk Jernbane-Klub. Maribo-Bandholm Jernbane. Museumsbanen og dens rullende materiel	kr. 10,00

Publikation nr. 4 er næsten udsolgt.

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,50 pr. publikation – nr. 15, 16 og 17 dog kr. 1,50 pr. publikation) på postgirokonto 673 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup. Ved køb af tre bøger – eller flere – er portoen i alt kr. 2,00.

Museumstoget

Sæsonen 1967 er forløbet godt, og vore medlemmer har været i fuldt sving med trafikens afvikling. I maj, juni og begyndelsen af juli konstateredes en lille nedgang i antal rejsende, men fra midten af juli er antallet steget i et omfang, så det samlede resultat formentlig bliver som de foregående år.

Vi har i år kørt 25 særtog, deraf ét med 297 rejsende fra »Esso«, Stuttgart, samt 2 for Danmarks Radio-TV: Optagelser til »Københavnerviv« og »Farvel til dampmaskinen« og for ASA Filmpro-

duktion til en børnefilm »Pas på Thomas«! Disse filmtog er jo til besvær for Lollandsbanen, men vi har som sædvanlig mødt enestående imødekommenhed fra alle sider hos banen.

Trods omhyggelig pleje af vore damplokomotiver har vi i år haft nedbrud med nr. 5 (et kedelrør sprængtes), det bevirkede en større forsinkelse i trafikken, inden vi fik afhentet de rejsende med motorvognen; de tog det roligt, og trods tilbud fra vor side, ønskede ingen billetterne refunderet.

Vore medlemmer i såvel maskin- som trafiktjenesten har haft en arbejdsmæssig travl sæson, men som

Har De problemer med flytning så henvend Dem til fagmanden FALKS FLYTTEFORRETNING Nøddevænget 23 Tlf. Vejle 613	E. DANIELSEN Tobakshandler Brogade 5 Sakskøbing – Tlf. 89 46 71	KØB DANSK P. G.
HOTEL BYFOGEDGÅRDEN Torvet 17 – Maribo Tlf. 157	UNIVERSAL TRAKTOR SERVICE Sachs motorer Bungorts traktorer Tlf. 69 41 49	PENSIONATET v/ fru Eriksen Løvegade 10 – Slagelse Tlf. (03) 52 28 36
Bagermester PEDER MIKKELSEN Storegade 5 – Tarm Tlf. (073) 7 21 11 - 32	UNO X – Benzin Ringstedvej 35 Holbæk Tlf. (03) 43 35 70	SINDING ANDELSMEJERI drik mælk, det er sundt Tlf. (06) 85 61 11
VESTERGADES FARVEHANDEL Vestergade 17 Sakskøbing Tlf. (03) 89 47 37	ALLAN CASPERSENS MASKINFABRIK Edw. Rahrsvøj 78 Århus Tlf. (06) 26 19 22	THOMSEN'S HOTEL NAKSKOV
BORGMESTERKONTORET KØGE Tlf. Køge 2222	B.P. Brønderslev Depot Bredgade 110 Brønderslev Tlf. 2 10 80	SKANDERBORG KOSANGAS Adelgade 114 Tlf. (06) 52 04 76
HOED KALKVÆRK Balle – Jylland Tlf. (063) 82711 - 16	SV. MORTENSEN Undløse kro og hotel Undløse pr. Tølløse	BECH'S HOTEL Tarm – Jylland Tlf. (07) 37 21 11 - 2
JASON Lædervareforretningen Kongensgade 98 Tlf. 23534 ESBJERG	BRDR. FREDRIKSEN Autoforhandler Maribovøj 45 Sakskøbing Tlf. (03) 89 43 27	ANSGAR MISSIONSHOTEL Sønderborg Tlf. 2 24 72
MORUD MØBELFABRIK I/S Morud Fyn Tlf. (09) 96 40 64	ISENKRAM – KØKKENUDSTYR Knud Harild Strandvej 157 Tlf. HE 109 og 2877	HOVEDBANEGÅRDENS AVISKIOSK OG BOGHANDEL



Fra »Danmarks Radio – TV«s optagelser til »Københavnerviv« på Bandholm station. Stående i D 11 ses fotograf Poul Hansen, der lavede den første fremragende reportage fra »vor bane« i TV (1961). Foto: Jørgen Kreutzmann.

mange af dem siger: »Det har været anstrengende, men dejligt!«

B. Chorfitzen.

★

Fra fabriksbestyrer Erik Bach-Nielsen, »A/S Dansk Svovlsyre- og Superphosphat-Fabrik,« har vi modtaget meddelelse om, at krukkevogn, litra Zs, 508057 overlades DJK som gave. (Nærmere følger).
(P. T.).

★

»Oliesprøjten «nr. 2 er udkommet. Har du husket at tegne abonnement – hvis ikke – så er det blot at indsætte kr. 10,- på postgirokonto 8 99 76, adresseret Svend Jørgensen, Blichersvej 3, 1., Helsingør.

Sidste nyt - udflugt

»Svenska Järnvägsklubben«, Stockholm, arrangerer udflugt med damploko på strækningen Åstorp-Värnamo lørdag den 28. oktober. Program kan rekvireres – fra begyndelsen af oktober – hos Erik B. Jonsen, Esthersvej 19 B, Hellerup. (60-øres frimærke vedlægges).

Til lykke

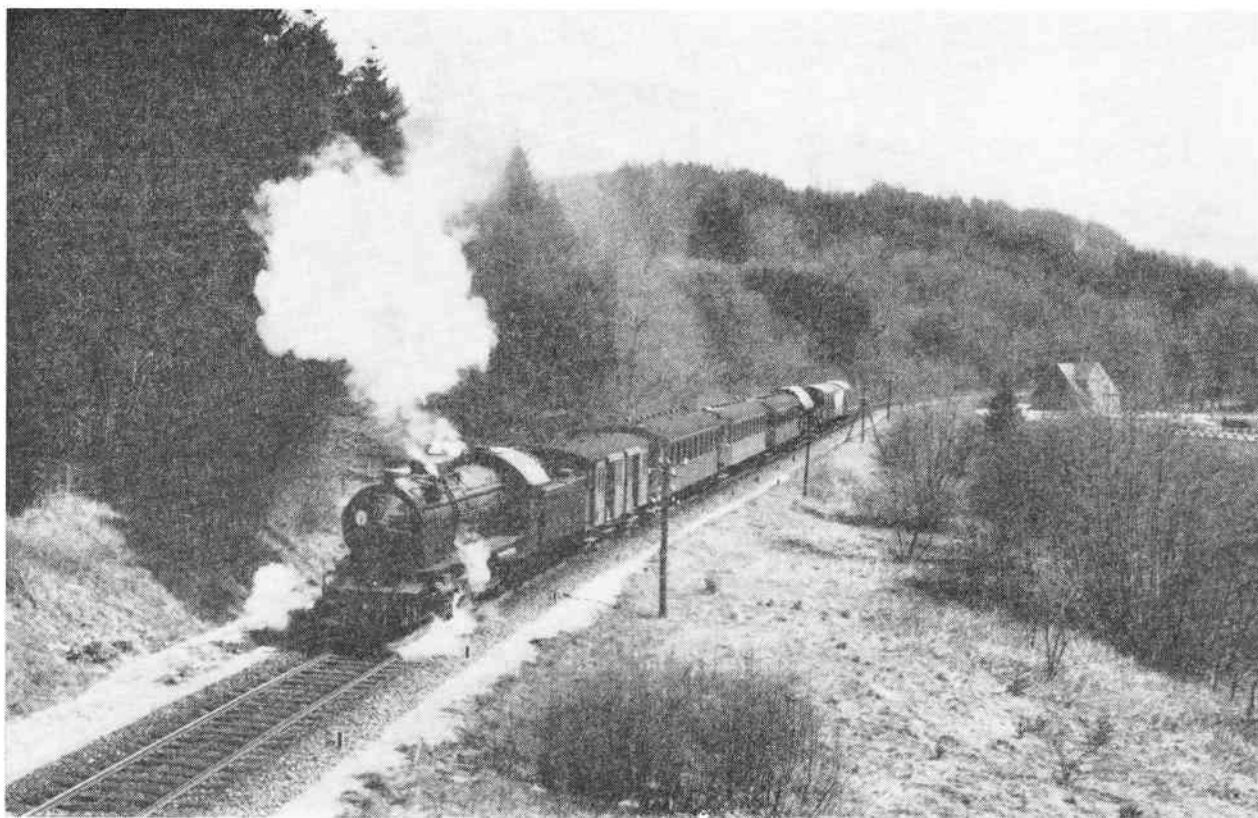
Lokomotivfører Adolf Andersen – 70 år.

Efter at være uddannet som smed kom Adolf Andersen til RØHJ som fyrbøder i 1922, fem år senere (1927) søgte og fik han stilling som lokomotivfører ved den da nyåbnede MFVJ – og denne bane tjente han indtil pensionsalderen indtrådte i 1964, og lidt til – for i banens sidste år så man jævnlig Andersen, som afløser under orlov og sygdom, som fører af MFVJ's diesellokomotiver og skinnebusser.

Efter nedlæggelsen af MFVJ den 31/3 1966 har Andersen været »primus motor« i bestræbelserne for at få etableret museumsbanekørsel på Mariagerbanen, og som teknisk leder af det restaureringsarbejde, DJK's nordjyske afdeling gennemfører i Mariager, har afdelingen trukket meget store veksler på hans rige erfaringer og store energi; det er derfor med god grund, DJK melder sig blandt gratulanterne på 70 års-dagen den 17. september.

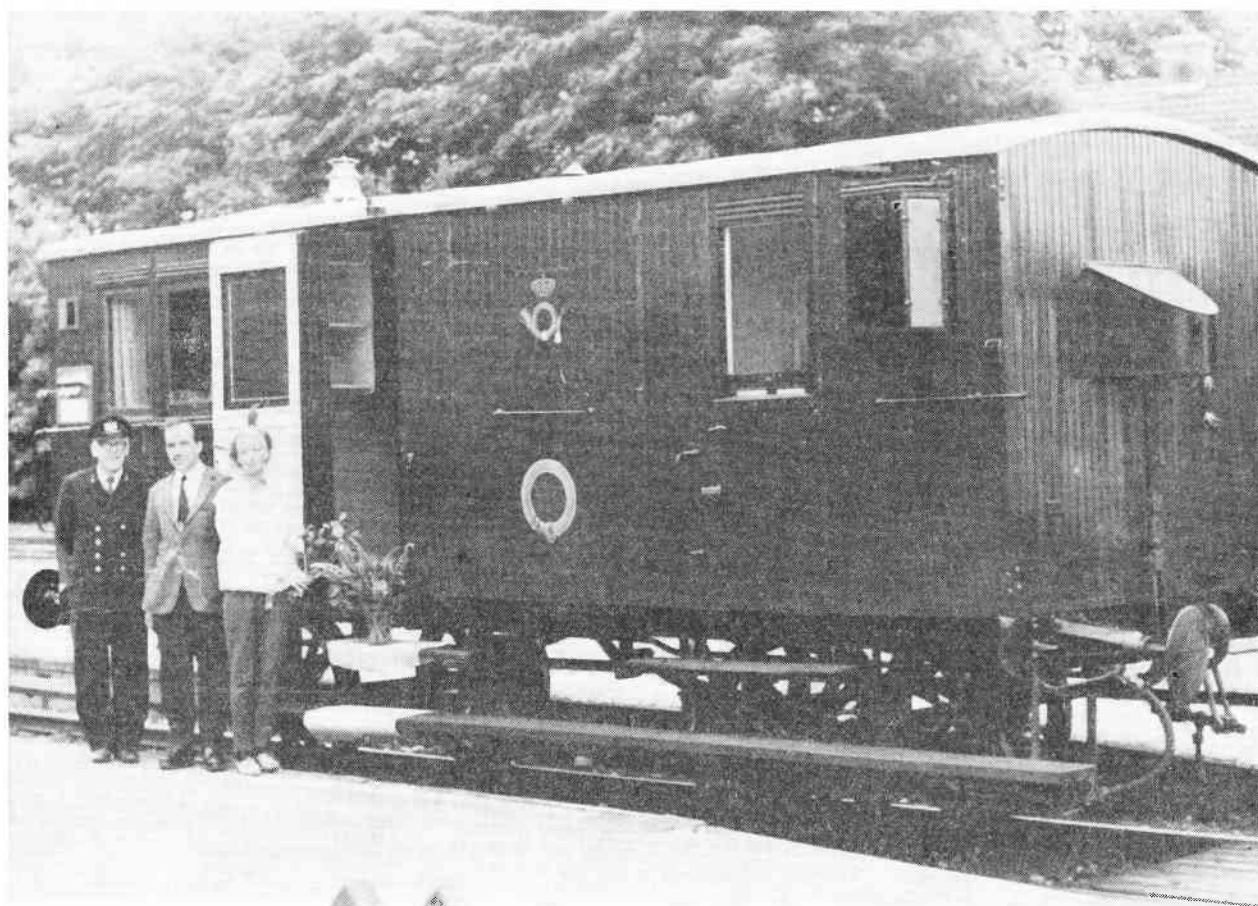
Vi vil hermed udtrykke ønsket om, at Adolf Andersen fremover vil få endnu en række gode og aktive år.

S. P. Laursen.



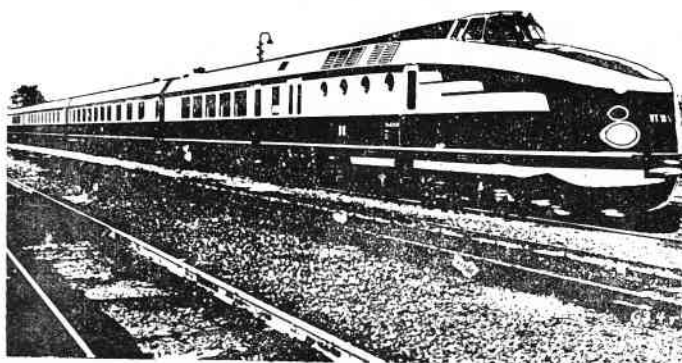
H-maskine, nr. 798 »stamper« sig op ad bakke mellem Horup og Jelling ved DJK's udflugt den 4. maj 1967.

Foto: P. Thomassen.



Den istandsatte D 32 fotograferet på Thorsø station for afgang til Maribo. E. Møller Nielsen ses mellem stationsmesteren i Thorsø og fru Møller Nielsen.

Foto: N.D.-Foto



Hurtig, behagelig og sikker
er en rejse med lyntoget
NEPTUN til DDR.
Fra Berlin er der gode for-
bindelser videre til det
sydlige Europa.

Rejser De helst om natten, så tag med MITROPA-sovevognen i
»Østersø-Ekspressen« fra København til Berlin

D. D. R. Trafikrepræsentation

Vesterbrogade 84, København V, EVa 6866

Båndoptagere
Radio
Stereo-anlæg
Fjernsyn

10 % rabat ydes
alle medlemmer

RADIO CHRISTENSEN

H. C. Ørstedsvøj 40

København V

Tlf. 31 26 48

Medlem af



Thürmer & Co.

Skt. Knudsvej 41 – København V

Kvalitetsværktøj

A. Jensen

Østbyens Maskinværksted

Karnervej 1, Aalborg

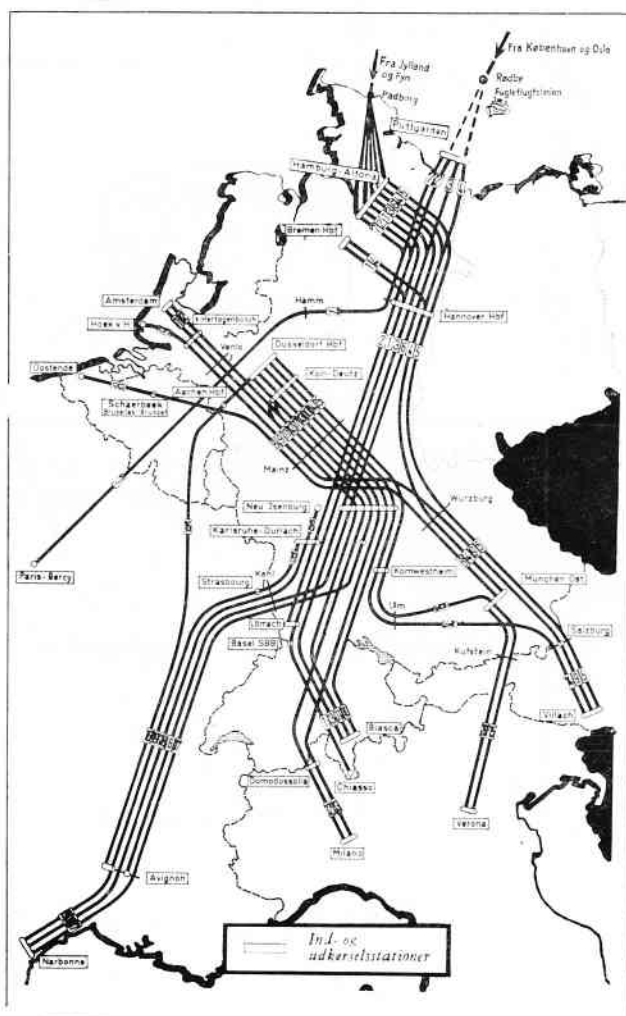


VIND 4 EKSTRA FERIEDAGE på deres bilrejse sydpå!

TA' BILTOGET PUTTGARDEN-BIASCA

og undgå den opslidende trafik på autobanen i højsæsonen.

Biasca ligger centralt i Sydschweiz (Tessin) nær den italienske grænse og er et ideelt udgangspunkt, hvis De skal længere sydpå.



De kører »ombord« om aftenen i Puttgarden ved Fugleflugtslinien og vågner udhvilet næste morgen ved rejsemålet.

Desuden anbefales biltog-forbindelserne til München, Schwarzwald, Bodensøen, Østrig, Paris og Sydfrankrig.

Forlang brochuren

»Ta' bilen med i toget«

hos Deres rejsebureau eller bilklub.



Deutsche Bundesbahn



I. Lukkede vogne

Danske Statsbaner

Nyt litra	Regime nr. ¹⁾	Styrelses nr.	Nyt nummer (lavest-højest)	Antal vogne	Gl. litra	Gl. nummer (lavest-højest)	Lastgrænse					Islast t	Tara ca. t	Bundflade m ²	Læselængde m	Læsebredde m
										S						
							A	B	C	A	B+C					
							t			t						
Brunmalede vogne																
• Gklm	20	86	111 6 000—111 6 239	98	HJ	37001—37279	15,5	15,5				9,0	18,4	6,81	2,70	
• Gklm	20	86	111 7 000—111 7 516	415	HJ	36671—37775	15,5	15,5				9,6	18,8	6,95	2,70	
• Gklm	20	86	111 8 000—111 8 783	712	HJ	36688—38000	15,5	15,5				9,5	18,8	6,95	2,70	
• Gklms	20	86	138 8 000—138 8 804	800	HD	38001—38805	17,5	17,5		17,0		10,6	21,3	7,90	2,70	
• Gkm	20	86	115 2 000—115 2 129	125	IA	19001—19130	17,5	17,5				12,4	21,3	7,90	2,70	
• Gkms	20	86	139 9 100—139 9 249	150	IAK	21100—21249	17,5	17,5		17,0		11,6	21,3	7,90	2,70	
• Gkms	20	86	139 9 300—139 9 499	199	IAL	19131—19500	17,5	17,5		17,0		10,8	21,3	7,90	2,70	
• Gkms	20	86	139 9 850—139 9 899	49	IAR	21300—21349	17,5	17,5		17,0		11,1	21,3	7,90	2,70	
• Gs	01	86	120 1 000—120 1 881	873	GS	40000—40874	19,5	21,0		19,5 20,0		12,2	25,2	9,26	2,73	
• Gs	01	86	120 2 000—120 3 999	1998	GS	41000—42999	19,5	23,5 27,5		19,5 20,0		12,2	25,0	9,26	2,71	
• Gs	01	86	123 0 000—123 0 299	300	GS		20,0	24,0 28,0		20,0 24,0		12,0	25,0	9,26	2,71	
• Gs-t	20	86	120 0 000—120 0 017	18	GS	39900—39917	18,0	20,0		18,0 19,0		13,6				
• His	21	86	210 2 000—210 2 459	458	HS-t	49600—(49899)	19,0	23,0 27,0		19,0 23,0		13,0	23,8	8,76	2,72	
• His	21	86	210 2 990—210 2 999	10	HS-t	49900—49909	19,0	23,0 27,0		19,0 23,0		12,6	23,8	8,76	2,72	
• His	20	86	210 2 048—210 2 185	2	HS-t	49648—49785	18,0	22,0 26,0		18,0 22,0		14,0				
				1	QRL	36258	15,5	15,5				8,2	19,0	6,94	2,74	
				Antal 6208												
Hvidmalede vogne																
• Hkrs	21	86	215 6 000—215 6 049	50	IAR	21351—21400	17,5	17,5		17,0		11,1	21,3	7,90	2,70	
• Hks	21	86	215 0 800—215 0 849	50	IAR	21251—21350	17,5	17,5		17,0		11,1	21,3	7,90	2,70	
• Hks-u	21	86	215 0 000—215 0 099	100	IAK	21001—21250	17,5	17,5		17,0		11,6	21,3	7,90	2,70	
• Hks-v	21	86	215 0 500—215 0 669	170	IAL	19330—19499	17,5	17,5		17,0		10,8	21,3	7,90	2,70	
• Hks-v	21	86	215 0 700—215 0 749	49	IAL	19501—19550	17,5	17,5		17,0		10,8	21,3	7,90	2,70	
• Hs	21	86	210 0 000—210 0 199	196	I	21501—21700	19,5	21,0		19,5 20,0		12,4	25,2	9,27	2,72	
• Hs	20	86	210 0 096—210 0 171	4	I	21596—21671	18,5	20,0		18,5 19,0		13,4				
				1	IG	19741	13,0	13,0				7,5	16,3	6,41	2,54	
				1	IGK	19812	13,0	13,0				7,8	16,3	6,41	2,54	
				1	IGK	20143	13,0	13,0				9,2	16,3	6,41	2,54	
				Antal 622												
Isolerede vogne																
• Icmos	11	86	806 7 000	1	IKN	25499	13,0	17,0 19,0		13,0 17,0	1,5	18,6	17,8	7,90	2,25	
• Ics	11	86	807 7 100	1	IKA	25101	14,5	18,0		14,5 17,5	2,5	17,2	19,6-22,1	8,6-9,7	2,26	
• Ics	11	86	807 7 101—807 7 189	89	IKA	25102—25189	15,5	18,0		15,5 17,5	2,5	16,3	19,6-22,1	8,6-9,7	2,26	
				61	IB	18851—18942	15,5	15,5			1,0	10,5	16,2	5,92	2,74	
				31	IBU	18951—19000	15,5	15,5				10,5	18,6	6,78	2,74	
				10	IF	24883—24895	14,0	14,0				12,2	17,3	7,28	2,38	
				25	IKG	24462—24714	11,0	11,0			1,0	14,0	14,5	6,11	2,38	
				9	IKP	24801—24826	11,0	11,0			1,0	15,0	15,8	6,61	2,38	
				2	IKS	24901—24902	14,5	16,0		10,0	1,5	17,3	22,9	9,15	2,51	
				39	IKT	24563—24662	11,0	11,0			1,0	15,0	14,5	6,11	2,38	
				Antal 268												
Beholdervogne																
• Uahk	20	86	721 1 000—721 1 002	3	U	39501—39503	26,0	26,0				18,0				
• Ud	20	86	901 0 600—901 0 659	18	U	39601—39659	21,0	21,0				9,7				
• Ud	21	86	901 0 660—901 0 683	24	U	39660—39683	21,0	21,0				9,7				
• Uhk	21	86	701 3 000	1	U	39521	18,5	18,5				12,1				
• Uhk	20	86	701 3 001—701 3 002	2	U	39522—39523	18,5	18,5				12,1				
				Antal 48												
Specielle vogne																
• Tdgs	21	86	574 0 000—574 0 019	20			19,5	23,5 27,5		19,5 23,5		12,7				

Samlet antal lukkede godsvogne 7166 pr. 31/3 1967.

- ¹⁾ Regime nr.
 01 RIV-EUROP mærket.
 11 RIV-INTERFRIGO mærket.
 21 RIV »
 20 Kun til indenlandsk trafik.

▲ Indtil endelig ommaling har funktion med int. litra Hk - og IAK-, IAL hhv. Hks-u, Hks og Hks-v med nu angivet i denne oversigt.

Carls godsvogne 1967

Rumfang m³	Dørråbning m		Indv. højdemål m		Længde over puffernes støtflader m	Akselafstand m	Ant. bærestænger Stk	Antal kødkroge Stk	Dobb. vægge Kreat. bindinge Binde for løse pitre			Bremse			Rangerskrbr. Håndbr. Trykluftledn. Godstogsbr. Gods- og personstogsbr.	Varmedledning L	Byggeår	Bemærkninger
	b	h	Midte	Side					D	K	G	RS	H	TL				
42,2	1,60x1,95		2,33	2,21	8,10	4,20							H, RS ³⁾	TL, G ³⁾			1920/24	Læselemme 98 vogne ²⁾
42,9	1,80x1,95		2,33	2,21	8,64	4,50							RS	TL, G ³⁾			1918/27	» 18 » ²⁾
42,9	1,80x1,95		2,33	2,21	8,23	4,50							H	TL, G ³⁾			1917/24	» 24 » ²⁾
55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00							RS	G-P			1942/50	»
55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,19	4,70							H	TL			1931	} Brunmales efterhånden ▲)
55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00							RS	G-P			1944/47	
55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00							RS	G-P			1940/41	
55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00							RS	G-P			1947	
63,0	1,80x2,00		2,68	2,10	10,58	5,70			K	RS	G-P						1954/58	Læselemme
63,0	2,00x2,00		2,71	2,10	10,58	5,70			K	RS	G-P						1959/62	»
63,0	2,00x2,00		2,71	2,10	10,58	5,70			K		G-P						1965/66	»
	2,00x2,00		2,77	2,18	11,36	7,00			K	H, RS ³⁾	G-P						1941	» / Luftbælge
51,5	3,88x2,00		2,76	2,08	10,10	5,40				RS	G-P						1962/67	Forskydelige sidevægge
51,5	3,88x2,00		2,76	2,08	10,00	5,40					G-P						1960	» »
										RS	G-P						1963	» » / »
41,0	1,27x1,98		2,21	2,08	8,64	4,50			K, G	RS	TL						1920	» 1 vogn ²⁾
55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00				RS	G-P	L					1947	1 vogn midlerti. omnr. til 022 0 066 20 vogne stillet til rdgh. for Carlsb. Luftbælge 1 vogn ²⁾ 1 » ²⁾ 1 » ²⁾
55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00				RS	G-P						1946/47	
55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00	18	162		RS	G-P						1942/46	
55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00				H	G-P						1941	
55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00				RS	G-P						1950	
63,0	2,00x2,00		2,68	2,10	10,58	6,50				RS	G-P						1958/59	
	2,00x2,00		2,68	2,10	10,58	6,50				RS	G-P						1959	
37,6	1,32x2,02		2,35	2,22	7,70	3,66				H	TL						1902	
37,6	1,32x2,02		2,35	2,22	7,70	3,66	14	112		H	TL						1900	
37,6	1,32x2,02		2,35	2,22	8,11	3,66	14	112		RS	TL						1901	
35,6	1,40x1,90		2,00	2,00	11,30	7,00	20	280	D	RS	G-P						1950	} Tøris 600 kg. Indv. pl.bekl. 1 vogn ²⁾ 1 » ²⁾ Gulvrister 1 vogn midlerti. omnr. til 080 0 449
41,0-46,2	1,40x1,94		2,09	2,09	11,74	6,60	18	252	D	RS	G-P						1953	
41,0-46,2	1,40x1,94		2,09	2,09	11,74	6,60	18	252	D	RS	G-P						1954	
35,1	1,32x1,86		2,08	1,96	8,64	4,50			D	RS	G-P						1918/20	
37,9	1,32x1,86		2,08	1,96	8,64	4,50			D	RS	G-P						1918	
41,2	1,22x1,96		2,45	2,25	9,22	4,50			D	RS	TL						1916/19	
29,6-30,5	1,22x1,96	2,03-2,10	2,03-2,10	9,22	4,50	13	104	D	RS	TL, G ³⁾							1914/19	
32,0-33,0	1,22x1,96	2,03-2,10	2,03-2,10	9,19	4,70	14	112	D	H	TL							1931/32	
50,5	1,40x1,92	2,20	2,20	11,90	6,00	18	200	D	RS	G-P							1926/27	
29,6-30,5	1,22x1,96	2,03-2,10	2,03-2,10	9,22	4,50	13	104	D	RS	G-P							1911/14	
26,6					10,99	5,50				H	TL						1926	3 vogne ²⁾ Oliebeholdervogn
26,5					8,10	4,20				H	TL, G ³⁾						1920/23	18 » ²⁾ Råsukkerbeh.v.
26,5					8,10	4,20				H	TL, G ³⁾						1920/24	24 » ²⁾ »
22,0					8,80	4,50				RS	G						1942	1 » ²⁾ Oliebeholdervogn
22,0					8,80	4,50				RS	TL, G ³⁾						1942	2 » ²⁾ »
38,0					9,64	6,00				RS	GP						1966	Selvtømmende m. tag, der kan åbnes

et sted, forekommer IA-vogne
- og IAR-vogne med int. litra
re i andre nummerserier end

²⁾ Må kun anvendes til specielle transporter.

³⁾ Vognene har forskellige bremser indenfor de nævnte systemer.

2. Åbne vogne

Nyt litra	Regime nr. 1)	Styrelses nr.	Nyt vognnummer (lavest—højest)	Antal vogne	Gl. litra	Gl. vognnummer (lavest—højest)	Lastgrænse					Tara ca. t	Bundflade m² Rumfang m³	
										S				
							A	B	C	A	B+C			
							t			t				
Højsidede vogne														
• E	01	86	500 0 000—500 0 299	300	E	53400—(53499)	21,0	25,0	29,0			10,9	24,0	
• E	01	86	502 0 000—502 0 399	398	E	52000—52399	22,0	26,0	30,0			9,6	24,0	
• Elo	20 ⁴⁾	86	511 0 000—511 1 654	1638	PB	10001—11655	21,0	21,0				9,4	21,5	
• Elo	20	86	512 7 400—512 7 401	2	PD	27401—27402	21,5	23,0				10,4	24,0	
				27	PJ	16626—17213	15,5	15,5				7,4	19,0	
				18	PJB	16676—16963	15,5	15,5				8,5	19,0	
				17	PJR	13828—14001	15,5	15,5				8,2	19,0	
				3	PU	9906—9942	21,0	21,0				7,6	14,8	
				4	PUR	9897—9900	21,0	21,0				8,5	14,8	
				Antal 2407										
Lavsidede vogne														
• Kbs	21 ³⁾	86	333 0 000—333 0 449	450	KS	60000—60449	19,5	23,5	27,5	19,5	23,5	12,5	34,6	
• Kbkm	20	86	322 5 051—322 5 100	49	TF	8051—8100	17,5	17,5				10,0	28,8	
• Kklm	20	86	323 0 000—323 0 019	20	TF	8001—8020	17,5	17,5				9,6	28,8	
• Kklm	20	86	323 0 020—323 0 149	58	TF	8021—8150	17,5	17,5				10,0—10,3	28,8	
• Kklm	21	86	323 0 101—323 0 121	20	TF	8101—8121	17,5	17,5				10,3	28,8	
• S	21	86	420 1 000—420 1 039	40	TGS	9201—9240	40,0	42,0				23,6	53,8	
• Sk	20	86	425 1 000—425 1 019	18	TGT	8976—8995	31,5	31,5				18,5	37,8	
• Skm	20	86	425 2 105—425 2 175	60	TGC	8905—8975	31,5	31,5				16,6	31,0	
				1	TB	8210	15,5	15,5				7,5	18,8	
				41	TD	8445—8749	13,0	13,0				6,3	17,7	
				7	TD	8503—8793	13,0	13,0				6,1	17,7	
				1	TD	8761	13,0	13,0				6,1	17,7	
				4	TD	8826—8858	13,0	13,0				5,4—7,2	17,9—18,0	7
				3	TDB	8437—8442	13,0	13,0				7,8	17,7	
				1	TDR	8469	13,0	13,0				7,1	17,7	
				Antal 773										
Specielle vogne														
• Fd	20	86	602 0 550—602 0 699	150	Fd	59550—(59649)	20,0	24,0	28,0			11,9	25 m³	
• Fd	20	86	602 0 700—602 0 749	50			19,5	23,5	27,5			12,3	25 m³	
• Fdk	20	86	607 0 712—607 0 721	9	PS	9712—9721	20,0	20,0				9,4		
• Fdk	20	86	607 0 723—607 0 733	9	PS	9723—9733	18,0	18,0				9,4—10,2		
• Fdk	20	86	607 0 815	1	PSL	9815	20,0	20,0				8,3		
• Fdk	20	86	607 0 797—607 0 798	2	PSR	9797—9798	18,0	18,0				10,3		
• Fdkk	20	86	607 0 801—607 0 806	6	PV	9801—9806	15,5	15,5				7,8		
• Fdkk	20	86	607 0 807	1	PV	9807	15,5	15,5				8,7		
• Uai	21	86	929 2 000	1	Sd	69600	31,5	40,0				30,5		
• Uai	20	86	929 3 000	1	TK	10000	40,5	40,5				19,2		
• Uai	21	86	989 0 000	1	Sad	69400	58,5	70,5	80,0			37,5		
• Uai	21	86	989 1 000	1	TM	9991	47,0	47,0				34,3	52,8	
				9	TH	9003—9082	16,5	16,5				10,0	15,6	
	30	86	945 0 500—945 0 501	2	PB	10191—11489						10,0		
				Antal 243										

Samlet antal åbne godsvogne 3423 pr. 31/3 1967.

1) Regime nr.

01 RIV-EUROPE eller POOL mærket.

21 RIV »

20 Kun til indenlandsk trafik.

30 Tjenestegodsvogne.

Læsselængde m	Læssebredde m	Sidehøjde m	Døråbning m	Længde over pufferens stødflder m	Akselafstand m	Antal aftagelige endevæge Stk	Antal aftagelige side- og endestøtter Stk	Bremse			Byggeår	Bemærkninger
								Rangerskrbr. Håndbr. RS H	Trykluftledn. Godstogsbr. Gods- og personstogsbr. TL G G-P			
8,76	2,76	1,49	1,80	10,5	5,40	1		RS	G	1959/66		
8,76	2,76	1,49	1,80	10,0	5,40	2			TL	1958/59		
7,65	2,80	1,20	1,50	9,02	5,00	2		H	G	1942/50	32 vogne ²⁾	
8,72	2,75			10,10	6,00	2		H	G	1941/42	2 » ²⁾	
6,79	2,80	1,00	1,50	8,10	4,20	2		H	TL	1920/24	14 » ²⁾	
6,79	2,80	1,00	1,50	8,10	4,20	2		H	G	1920/22	1 » ²⁾	
6,79	2,80	1,00	1,50	8,10	4,20	1		RS	G	1920/24	7 » ²⁾	
5,30	2,80	1,35	1,50	6,61	3,50	2		H	TL	1920	3 » ²⁾	
5,30	2,80	1,35	1,50	7,30	3,50	1		RS	TL	1919	4 » ²⁾	
12,50	2,77	0,45	1)	13,96	8,00		20	RS	G-P	1958/65		
10,70	2,68	0,43	1)	12,10	6,80	2	22	H	G	1943/47		
10,70	2,68	0,43	1)	12,03	6,80	2		H	TL	1932		
10,70	2,68	0,43	1)	12,10	6,80	2		H	G	1940/50		
10,70	2,68	0,43	1)	12,10	6,80	2		H	G	1947		
19,90	2,70	0,45	1)	21,30	14,20	2	16	H	G	1941/50	2 vogne ²⁾	
15,10	2,50	0,45	1)	16,43	10,44	2	12	H	TL	1931		
12,40	2,50	0,45	1)	13,73	9,50	2	10	H	TL	1896/1927		
7,65	2,46	0,40	1)	8,96	4,20			RS	G	1915	Ballastvogn	
7,50	2,36	0,30	1)	8,83	4,20	2		H	TL	1883/1924	4 vogne ²⁾	
7,50	2,36	0,35	1)	8,83	4,20	2		H	TL	1888/1907		
7,50	2,36	0,39	1)	8,83	4,20	2		H	TL	1907		
12—7,63	2,36—2,52	0,4—0,5	1)	8,52—8,96	4,00—4,20	2		H	TL	1912/14	2 vogne ²⁾	
7,50	2,36	0,30	1)	8,83	4,20	2		H	G	1924		
7,50	2,36	0,30	1)	8,83	4,20	1		RS	TL	1913		
6,01	2,55			9,14	5,50			RS	G	1962/65	Selvtømmende ballastvogn	
6,01	2,55			9,14	5,50			RS	G	1966	» »	
5,50				6,83	3,60			H	TL	1928/29	9 vogne ²⁾	Kultransportvogn
6,01	2,55			6,83	3,60			H	TL	1931/41	9 » ²⁾	»
5,15	2,81	1,62		6,83	3,60			H	TL	1928	1 » ²⁾	Grustransportvogn
6,01	2,55			6,83	3,60			RS	TL	1942	2 » ²⁾	Kultransportvogn
5,15	2,81	1,62		6,61	3,50			H	TL	1920	6 » ²⁾	»
5,15	2,81	1,62		7,30	3,50			RS	TL	1919	1 » ²⁾	»
18,60	3,00			19,84	13,96			RS	G	1962	Forsænket vognbund	
12,50	2,58			13,73	9,10			H	TL	1920	» »	
21,80	2,50			23,04	15,90			RS	G	1962	» »	
18,20	2,90			19,50	12,00			H	TL	1956	» »	
5,70	2,74			7,95	3,66			RS	TL	1916/21	Selvtømmende ballastvogn	
				9,02	5,00			H	TL	1942/49	Trykvogne for opretning af trææs	

¹⁾ Nedklappelige eller aftagelige sidevægge.

²⁾ Må kun anvendes til specielle transporter.

³⁾ POOL mrk. efterhånden = regime nr. 01.

⁴⁾ Vogne mrk. "regime 21" forekommer indt. vidr.