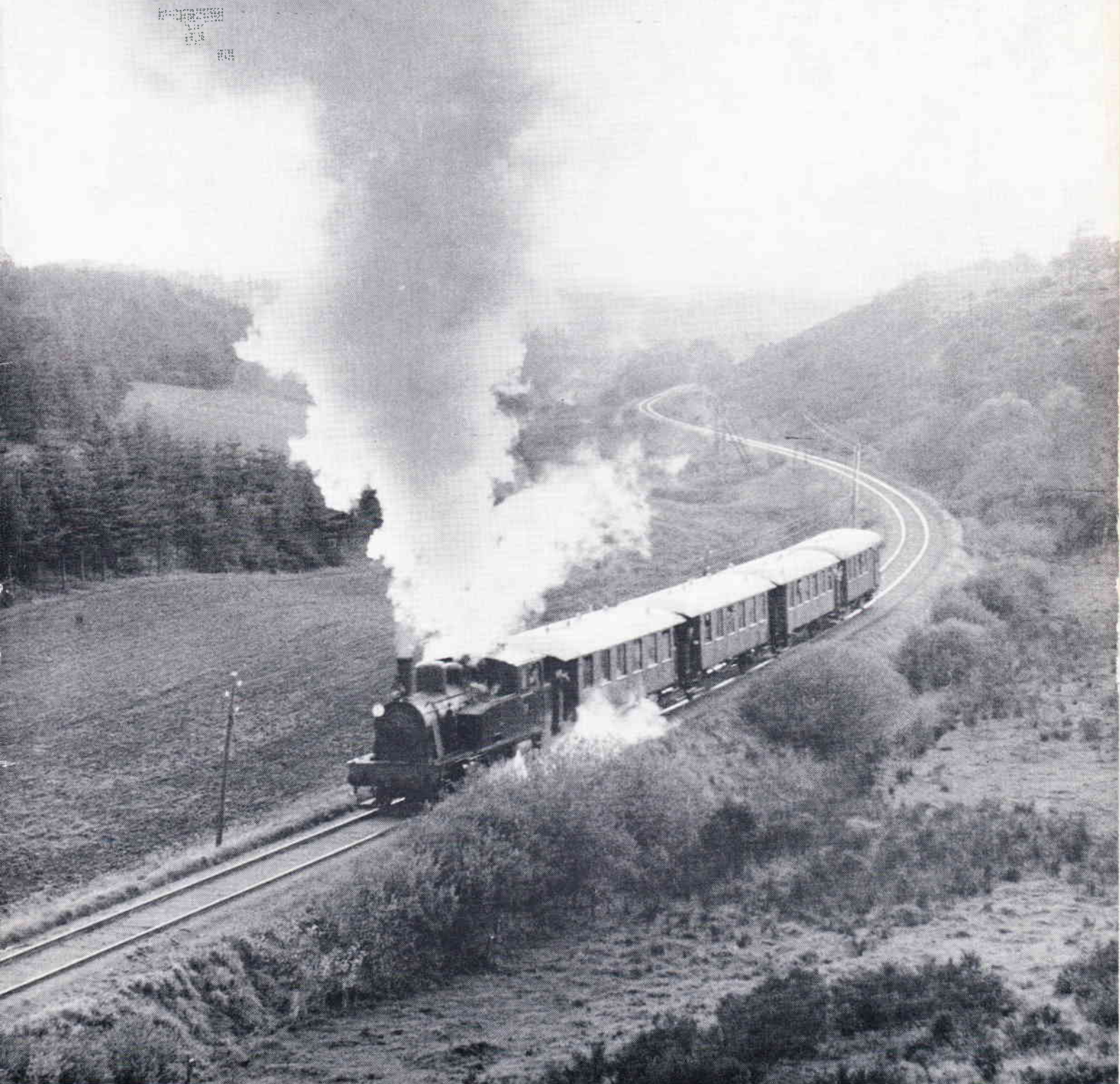




Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT



**FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM**

nr. **3**

April 1968

**WRIGHT THOMSEN &
KJÆR A/S**

Entreprenører

Trondhjemsplads 3
København Ø
Tlf. TR 6635

Spare- og Laanekassen

Store Torv – Rønne
Bornholm
Tlf. 03955 - 1420

Filialer:
Allinge – Tlf. 54
Tejn – Tlf. Allinge 520
Hasle – Tlf. 225

C. S. Møbler

Lyngager 4 – Glostrup
Tlf. 96 55 87

Nordisk Konversationsleksikon

Frederiksholmskanal 18
København K
Tlf. 12 91 92

Dansk Polyether Industri A/S

Holmensvej – Frederikssund
Tlf. 03315 - 1616 - 1700



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Jernbanen

Nr. 3 - 1968

8. årgang

Foreningen er tilsluttet:

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

Foreningen samarbejder med:

Svenska Järnvägsklubben, Stockholm,
Søtedalsbanens Hobbyklub, Kristiansand,
Freunde der Eisenbahn e.V., Hamburg, og
Sporvejshistorisk Selskab, København.



Formand:

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

Sekretær:

Frlmærkehandler P. Thomassen,
Strandvejen 201, Hellerup.
(Træffetid: tirsdag-fredag kl. 10-14).
Postgironummer 6 73 94.

Kasserer:

Bogholder Mogens Bruun,
Ahornvej 18, Ølstykke.
Tlf. (03 323) 644 u.
Postgironummer 11 73 80.

Museumstoget:

Trafikald. og information:
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. (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,
Søvnøget 23, Maribo.

Redaktør:

Konsulent Erik B. Jønsen (ansvarsh.),
Esthersvej 19 B, Hellerup.
Tlf. (01 43) HElrup 6850.

Annonceekspedition:

Forlaget Ørestad, Tagensvej 85 E,
København N. Tlf. (01) TÅ 2221.

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
sekretæren (se ovenfor).

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

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Ordinær generalforsamling

Tirsdag den 30. april 1968 kl. 20.00 afholdes ordinær gene-
ralforsamling i »Domus Technica«, Ved Stranden 18, 2. sal
(foredragssalen), København K.

DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der er vedlagt som bilag til dette blad.
4. Valg af medlemmer til bestyrelsen m. v.
Følgende medlemmer af bestyrelsen m. v. er på valg:
P. Thomassen,
Børge Chorfitzen og
Henning O. Thorkil-Jensen.

Peder O. Rosenørn (suppleant)*,
Sven Blendstrup (revisor) og
Vagn Lindstrøm (revisorsuppleant).

* Peder O. Rosenørn foreslås som afløsning for
Stig Thoke-Jensen, der fra og med denne ordinære
generalforsamling er indtrådt i bestyrelsen i stedet
for Svend Jørgensen, der har ønsket at udtræde.
Øvrige ovenfor nævnte er villige til genvalg.

5. Indkomne forslag.
6. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af besty-
relsesmedlemmer og til punkterne 5 og 6 på dagsordenen
skal være formanden eller sekretæren i hænde senest den
23. april 1968.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til general-
forsamlingslokalet.

København, i marts 1968.

BESTYRELSEN



Manglende kontingenter for 1968 bedes indbetalt snarest.
Indbetaling sker på postgirokonto 11 73 80 — adresseret:
Mogens Bruun, Ahornsvej 18, 3650 Ølstykke.

Det ordinære kontingent udgør kr. 25.00
For medlemmer under 18 år den 1/1 1968 dog .. kr. 15.00
Indmeldelsesgebyr for nye medlemmer kr. 5.00

Vi takker på forhånd for eventuelle bidrag derudover.

Juelsminde Kuranstalt A/S

Juelsminde
Tlf. (05) 69 32 30

I. P. Lorenzen

Wibrandtsvej 55 – Kbh. S

Aut. kloakmester og entreprenør

Tlf. 58 37 55

Autospecial

Valhøjsallé 179
Vanløse
Tlf. 70 77 11

Agerskov Sparekasse

Jylland
Tlf. (048) 3 31 13

Poul Petersens Tobaksfabrik

Horsens – Jylland
Tlf. (05) 62 32 00

Nordisk Film Co.

Mosedalsvej – Valby
Tlf. 30 10 33

Chr. P. Jensen og L. V. Timmermann

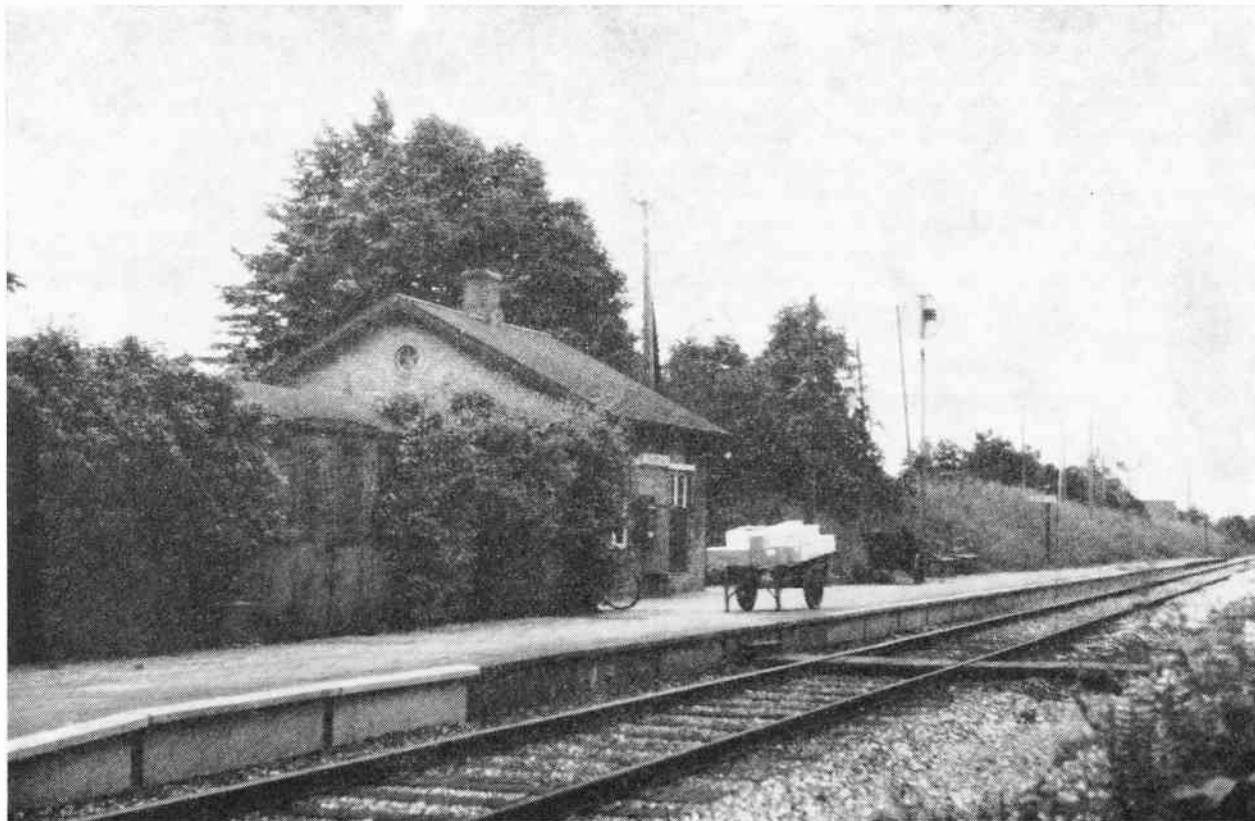
Entreprenører og murermestre

Frederikkevej 7 – Hellerup
Tlf. HE 9930

En idyl forsvinder

SKØDSTRUP

Af P. Thomassen



Skødstrup B & S. Bemærk det morsomme mastesignal.

Foto: P. Thomassen.

Spørger man en tilfældig mand, der ikke stammer fra egnen nord for Århus, om han kender Skødstrup, skal man ikke blive forbavset over et sådant svar: »Næh – men det er vel et gadekær med nogle gårde omkring langt ude på landet, hvor man tager husene ind om natten. Har aldrig hørt om det hul.«

Må vi være her – uforskammet! Uden at være lokalpatriotiske østjyder kan vi vist godt enes om, at Skødstrup er en nydelig landsby, i hvis hjerte veje og jernbane krydses ved det kommunikationscenter, der i vore bedsteforældres tid var livsvigtig for enhver by, stor eller lille: Jernbane-, post- og telegrafstationen.

Men meget vand er løbet i stranden, og megen ballast er blevet formuldet siden da. På godt 80 år er det lykkedes landevejene at generobre deres position som hovedtrafikårer næsten alle vegne, og denne kendsgerning er i Skødstrups tilfælde skyld i stationens nedlæggelse den 26. maj 1968.

Tilbage til 1860'erne! Landevejen Århus–Grenå var ligesom i dag datidens hovedfærdselsåre mellem Jyllands hovedstad og Djursland/Mols. »Stationerne« var på den tid postholderkroerne, hvor den kgl. privilegerede postholder var en slags stationsforstander, der skulle sørge for de få rejsendes bekvemmelighed og for både rullende og galoperende materiel, nemlig vogne og heste. Det var postholderkroer i Løgten, Rønde og Thistrup samt brevsamlingssted i Skjæring. Da jernbanernes tidsalder så oprandt, var der ikke meget ved de kgl. privilegier, når der hverken kom dagvogne eller rejsende til kroerne, som da var henviste til lokal forretning såsom almindelig tørst, gedemarkeder, begravesbiller m.v. Der må have været et vist behov for kroer nord for Århus, idet der foruden de nævnte har været kro i Gl. Løgten og gården »Vasken«, men ingen i selve Skødstrup.

Hvidbjerg Foderstof- og Gødningsforening

Hvidbjerg pr. Hvidbjerg
Tlf. (078) 7 10 48

H. Hoffmann og Sønner A/S

Entreprenører

Maltegårdsvej 24
Gentofte
Tlf. 5601

KARL NILSSON OG CO.

Lerhøj 2 – Bagsværd

Entreprenør

Tlf. 98 61 33

Specialborfabrikken Brio A/S

Bernhard Bangs alle 21-23 – Kbh. F.

Værktøj

Tlf. GO 6263

HIRTSHALS BIOGRAF

Nørregade 11
Tlf. (08) 94 11 20

SVEND AAGE BITSCH

Anlægsgartner og blomsterforretning

Nørregade 98 – Vejen
Tlf. (053) 6 08 93

A. DREJØ ANDERSEN

Entreprenør

Monradsalle 46 – Valby
Tlf. 30 52 64

PAUL KRYSIAK

Tømrermester

Rødbyvej 76 – Nakskov
Tlf. (03925) 1973

AARHUS BEGRAVELSESFORRETNING

Jægergårdsgade 17-19 – Aarhus
Tlf. (06) 12 28 66

VILDSUND STRANDHOTEL

Tlf. 0791 - 154 - 194

VERNER CHRISTIANSEN

Auto Elektro

Tværvej 5 – Holbæk
Tlf. (03) 43 22 90

Da anden del af Østjydske Jernbane, Aarhus-Ryom, åbnedes 1. december 1877, var der i hele Skødstrup sogn kun ca. 1000 indbyggere, hvoraf den mindste del boede i landsbyen af samme navn. Når man så konstaterer, at sognets indbyggertal kun steg 20 % på halvtredsindstyve år, kan man undre sig over, hvordan man i sognet bar sig ad med at få oprettet et holdested et år efter ØJJ's åbning, når andre og større landsbyer rundt omkring i landet måtte kæmpe med DSB – alias Jydske-Fyenske Jernbaner – i 20–30 år for at få lov til at anlægge et nok så beskedent billetsalgssted – for egen regning! Der skal nok have været afholdt mangt et saftigt møde i en af de talrige kroer på egnen om sagen, men resultatet blev, at Skødstrup billetsalgssted åbnedes 1. maj 1878 i ledvogterhuset. Trafikken på Skødstrup var naturligvis beskeden i begyndelsen; der solgtes i 1878/79 2043 billetter fra Skødstrup og 1964 dertil. Billetindtægten udgjorde 1123 kr., og godsindtægten var hele 7 kr. Billetsalgsstedets beføjelser var yderst indskrænkede; der kunne sælges billetter til Århus (Øst), Hjortshøj og senere til Løgten, og der kunne ekspederes rejsegods, men intet andet gods udover banepakker.

Billetsalgsstedet, der anlagdes for privat regning, ligger jo ikke langt fra Løgten station, hvis overherredømme Skødstrup måtte føle lige til 1918. Beliggenheden er ellers fortrinlig for bebyggelsen, og veje udgår i alle retninger. Ret naturligt har Grenå landevej i mere end halvdelen af stationens levetid haft størst betydning for trafikken i Skødstrup, men efter bilernes fremtrængen har hovedlandevejen ikke været stationen nådig. I dag betragtes landsbyen af bilister som en irriterende afbrydelse af den lige og frie landevej, hvor alt for mange motorkørende mener at have fri påkørselsret. Mærkværdigvis har overskæringen i Skødstrup ikke kunnet notere sig særlig mange eller store ulykker.

Den 1. april 1881 overtog statsbanerne ØJJ, der allerede i 1878/79 var på fallittens rand. For Skødstrup billetsalgssted betød det ikke noget særligt de første år udover, at man ikke længere kunne sælge billetter til alle tre vognklasser. Det kan dog ikke have skadet anseelsen, for året efter steg antallet af solgte billetter med 40 %. Billetsalget til de dyre vognklasser var også minimale, i 1880/81 således 8 og 161 stk. til hhv. I. og II. klasse. Det gik ellers godt fremad med Skødstrups indtægter; efter århundredeskiftet solgtes over 10.000 billetter årligt, stigende til godt 18.000 i 1916/17, og indtægten var samme driftsår ca. 7.000 kr. inkl. rejsegods og banepakker. Sidstnævnte var dog ingen guldgrube for

stationen; indtægten heraf sted fra 30 til 100 kr. årligt fra statens overtagelse af ØJJ til 1900.

Da forholdene var blevet for trange for de mange rejsende, ofredes i 1901 3.000 kr. på »en ny ventebygning«. Mere idyllisk end komfortabel! Imidlertid var der fremkommet behov for godsekspedition i Skødstrup, og i 1908 anlagdes et offentligt sidespor ved billetsalgsstedet formedelst 16.000 kr., der dog betaltes af DSB ligesom førnævnte idyl. Man var dog ikke særlig flinke til at afsende gods fra Skødstrup; det gik bedre med ankommende vognladningsgods. Desværre opgives ingen godstal før 1918, idet godsekspeditionen karteredes på nabostationen, men fra 1918 betragtedes Skødstrup officielt som »B&S« og kunne derfor selv ekspedere alle arter gods. Der oprettedes postekspedition omkring 1930; der havde dog allerede fra omkring århundredeskiftet været en slags »posttjeneste« (senere benævnt »Postkassetømning til de bureauførende tog«), som bestod i, at stationsbestyreren tømte postkassen på stedet og afleverede brevene til togets postvogn; for denne posttjeneste erholdt han oprindeligt det fyrstelige honorar af 4 kr. om måneden. I 1921/22 solgtes 15.607 billetter, der afsendtes 175 t og ankom 905 t gods, og de samlede indtægter var 20.000 kr. Så Skødstrup var blevet en helt pæn station.

Den fik samme skæbne som de fleste andre stationer og baner omkring 1930. Dels verdenskrisen, dels den uhemmede stigning i biltrafikken, bevirkede, at trafikken svandt ind. Hvad privatbilerne levede stationen af rejsende og gods, tog rutebilerne en stor del af, og i 1938/39 så tallene således ud: 2650 solgte billetter, 113 t afsendt og 35 t ankommet gods, samlet indtægt 5.200 kr. Vognladningsgodset var næsten forsvundet, så tallene omfatter hovedsageligt stykgods og banepakker. End ikke krigsårene kunne sætte tallene op i tilnærmelsesvis samme omfang som for andre stationers vedkommende, hvorimod Skødstrup fik nogen opgang efter krigen. I 1947/48 solgtes 5987 billetter, der afsendtes 306 t og ankom 517 t gods, og indtægten var godt 23.000 kr. Senere gik det atter galt med godset, vognladningsgodset forsvandt, kun stykgods gav Skødstrup en beskeden indtægt, og det overvejedes at fjerne læssespolet. Man nøjedes dog med at optage det nordlige sporskifte, der gav nogle komplikationer ved overskæringen med landevejen.

Skødstrup B&S var faktisk dødsdømt allerede i 1950'erne på grund af den ringe benyttelse. Rutebilerne holdt endnu nærmere folks gadedør end togene, og den smule gods, der skulle transporteres, kunne private vognmænd nemt klare. I heldigere

L.M.A.F. NAKSKOV

Kul – Koks – Olie

Tlf. 03925 - 1801

A/S HORSSENS PRIVATBANK

Tlf. (05) 62 14 99

S. C. SØRENSEN A/S

Jern og stål

Esbjerg

Tlf. (051) 2 26 00

E. BLACH HANSEN

Guld og sølv

Østergade 3 – Herning

Tlf. (07) 12 08 00

CARL JENSEN

Murermester

Kongensgade 94

Fredericia

Tlf. (059) 2 03 38

GOTFRED PETERSEN

Autoværksted

Montanagade 27 – Aarhus C

Tlf. (06) 14 07 00

NORDBORG SPAREKASSE

Storegade – Nordborg

Als

Tlf. (044) 5 14 07

DET FYENSKE TRÆLASTKOMPAGNI

Seebledsgade – Odense

Tlf. (09) 12 22 22

VIBY BRUGSFØRENING

Viby

Tlf. (06) 14 07 00

**VESTJYLLANDS PAPIRVAREFABRIK
og SCHADES PAPIRINDUSTRI A/S**

Gl. Fælledvej – Skive

Tlf. 0751 - 2222

Til alle de der stemte på Det radikale Venstre

Vi er glade for den store fremgang og siger tak til de 427.000 vælgere, som stemte på liste B.

Det radikale Venstre har brug for sine vælgere fortsatte støtte, og vi håber, mange vil give os den.

Et medlemsskab betyder, at De løbende vil blive orienteret om Det radikale Venstres synspunkter gennem medlemsbladet og andre udsendelser, samtidig med, De får en mere direkte medindflydelse.

JA – jeg ønsker: ☐ at blive medlem af Det radikale Venstre. ☐ nærmere oplysninger tilsendt.

Navn _____

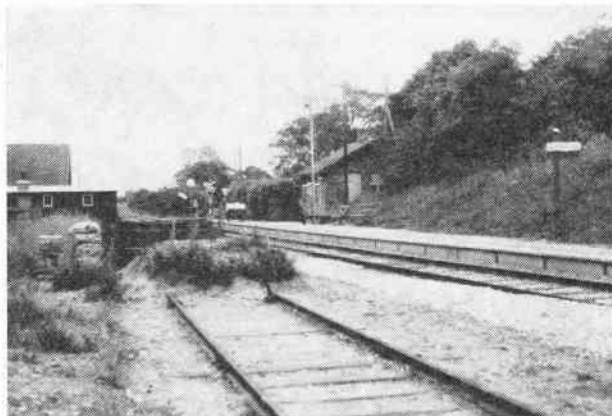
Adresse _____

Postdistrikt _____

Sendes venligst i kuvert til

Det radikale Venstres sekretariat, Christiansborg, København K, eller ring 12 72 51.

tilfælde DSB's fragtruter. Så skete der imidlertid det glædelige, at en større industrivirksomhed fandt på at flytte sin fabrik til en grund i nærheden af Skødstrup BS, nemlig Brdr. Andersens Chokoladefabrik«, og så var Ød reddet. (Sådan kaldes Skødstrup indenfor murene). Sidesporet – Øds – udgår fra hovedsporet ca. 300 m før Ød, og det har givet pæne transporter til fryd for Ød, som dermed fik moratorium.

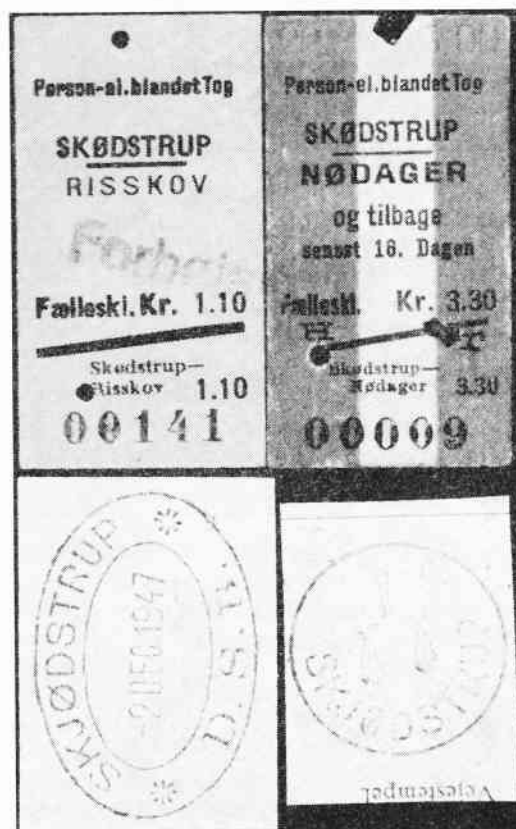


Skødstrup B & S – set mod nord (1962). Foto: P. Thomassen.

De få, der har besøgt den lille hyggelige station før 1963, vil sikkert huske den for dens idylle udseende, medmindre det da drejede sig om de mest inkarnerede steamfans, der kun nærmere sig en station i håb om at se et damptog. Den diminutive bygning, indeholdende billetsalg, lille venteværelse og postekspedition m.v., suppleres af to sammenbyggede vognkasser, der udenfor vintertiden er halvt dækket af vildvin og andre gevækster og som tjener til cykelskur, varehus m.v. (Frem, nummermænd, frem, hvad hed kareterne, der fik sådant otium? Ud af busken, vognspecialister! Er det to af ØJJ's egne vogne, der her blev stedt til hvile? Jeg kan ikke oplyse andet end, at det er fhv. 3. kl. kupévogne, der er udrangeret før 1927. Det år opførtes en ny stationsbygning i Ød; det bærer den nu ikke præg af).

Mit eget (eneste) besøg på Skødstrup BS erindrer jeg tydeligt, for dér gik min cykel i smadder. Jeg var startet i Randers for at nyde egnen og fotografere stationer og (navnlig!) trinbrætter fra Strømmen via Ryomgård til Århus, og det gik godt, til jeg forsøgte at forcere Tendrup mødding- og speedway for at se rester af det forlængst nedlagte grusgravspor. Det fandt cyklen sig ikke i, så jeg måtte sende den med toget fra Skødstrup til Randers. Den venlige dame, der passede stationen og postekspeditionen, var lidt skuffet over, at jeg ikke ville købe billet, men

jeg havde månedskort, så det var kun den nedbrudte cykel, det drejede sig om, og jeg lod hende da selv bestemme, om hun ville sende den via Århus eller Ryomgård. Gad vidst, om hun havde hævnnet sig ved at sende den via Løgstør, for jeg så den først to dage efter. En »han-jernbanemand«, hvad han nu har været (Skødstrup var på det tidspunkt entreprisestation), brummede over det meget gods, der den dag skulle mod Århus; det bestod i en trækvogn fuld af margarinepakker og bemeldte nedbrudte cykel. Togføreren i toget brummede endnu mere, for han vidste, hvad der ventede ham; hans tog var det mest stykgodsplagede på Grenåbanen, for på landets eneste trinbræt med godsekspedition, Risskov, ventede han at blive forsinket 10 min. af godsindlæsning. Det kom ikke helt til at passe, for det blev til 18 min. Entreprisemanden på Ød var let fortørnet over, at jeg selv havde fumlet med stationens karakteristiske perronsignal, men det kom nu ikke mig ved, blot jeg fik toget til at holde. Bare jeg ikke har ødelagt det (signalet, altså), for efter sigende blev det fældet nogen tid efter mit besøg. Typen er forlængst forældet, men flere af de hendoende privatbaner fandt på at opstille en avanceret udgave af det på trinbrætter og halvdøde stationer. Naturligvis ikke med den store skive, men med noget kedeligt lys i. Når altså slemme drenge ikke har smadret pærerne.



Arkiv- og samlerminder fra Skødstrup.

Arkiv: P. T.

BRDR. NIELSEN

Smedemestre

Birkevej – Bandholm – Lolland
Tlf. (03) 888 - 6

BRDR. B. og V. KRISTENSEN

Murermestre

Nørredige 30 – Ringkøbing
Tlf. (073) 2 04 01

PALADSTEATRET

Nørregade 29 – Vejle
Tlf. 0581 - 2000

THYSSEN og JACOBSEN

Perlegade 16 – Sønderborg
Tlf. 044 - 2 15 80

OLAF PAULSEN

Trikotagefabrik

Porsbakken – Brande
Tlf. (07) 18 05 55

Støt dansk arbejde

B. og J.

Smedemester
K. SØGAARD

Karup pr. Karup

Tlf. 0764 - Karup 9

MUSIKHUSET

Algade 27
Vordingborg
Tlf. 03775 - 837

JENS CHR. SØRENSEN

Tømrmester

Lundevej – Nibe
Tlf. (08) 11 97 11 - 166

THYLANDS AVIS

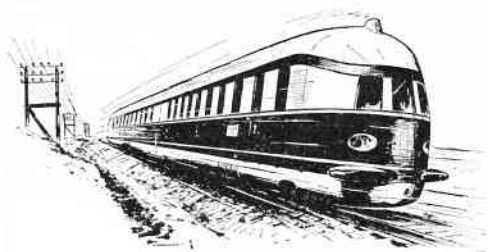
Albert Andersens Bogtrykkeri

Hurup Thy
Tlf. Hurup 50 - 330

Her går man selvglad og tror at kende en del til hvadsomhelst indenfor dansk jernbanevæsen lige fra materiel, stationer og billetter til tryksager, trinbrætter og signaler, og hvad der ellers stritter op ude omkring. Men her gik jeg ned med et brag. Jeg havde glædet mig til flot at henkaste »SIR 1944, signal nr. nn, side 356 b₂ XIX« el. 1., og så er pågældende signal minsandten ikke til at finde. Intetsteds i hele »SIR 1944« med sine ca. 900 blade, hvis samtlige erstatter-sider har fået lov til at sidde, så den er komplet umedgørlig. Så prøvede jeg 1935-udgaven mere eller mindre rettet. Heller ikke. Og 1923-udgaven med 117 blafrende tillæg strittende til alle sider gav samme resultat. Men findes skulle det. Efter forgæves at have gennemset 1903-udgaven m. fl. senere optryk med samme resultat, fandt jeg endelig noget i »Lokale Signaler, Jylland-Fyn, 1902«, der lignede Skødstrups perronsignal. Der var bare det kedelige, at det intet havde med Skødstrup at gøre. Nej, det må der eksperter til at finde ud af. Efter velprøvede regler skulle Skødstrup have det morsomme mastesignal for billetsalgssteder (signal nr. 16, SIR 1944, side 56), som mange af os husker

fra f.eks. Munkebjerg, et af de sidste steder, der havde dette pudsige dobbelte hejseværk med lange raslende kæder. En overgang mistænkte jeg Skødstrups stationsmester for selv at have flikket det sammen med bistand af den lokale cykelsmed, men så kom jeg i tanke om, at samme lodrette fluesmækker har været anvendt på flere små statsbanestationer, så typen må alligevel have været kanoniseret mere eller mindre officielt.

Som sagt er det snart sket med idyllen. I januar 1968 nedsattes Skødstrup til trinbræt, og det overlever ikke – som nævnt – næste køreplansskifte. Indtægterne var for små, der rationaliseres både indenfor DSB og postvæsenet. Jamen, hvad med chokoladesporet? Nåhja, det kan da ekspederes og karteres på Århus H. Selvfølgelig må hverken Hjortshøj eller Løgten få fornøjelsen, for de får jo samme bekomst som Skødstrup indenfor en overskuelig fremtid. Teoretisk kan Øds lige så godt ekspederes fra Sølvgade i København, hvis trafikministeren anser det for irrationelt frås og statussymbolsk at opdele DSB i hele to distrikter.



Dieseldrift ved



Af trafikassistent J. K. Petersen.

Siden forbrændingsmotorens opfindelse har det ikke i Tyskland manglet på forsøg i at finde frem til en form for dens anvendelse i jernbanekøretøjer, men det krævede imidlertid en lang udviklingstid, før man fandt frem til motorer, som arbejdede tilfredsstillende og var tilstrækkelige driftssikre. Det drejede sig i første omgang om mindre motorer til anvendelse i lette motorvogne, idet en motor, som i styrke kunne hamle op med damplokomotivets kræfter, efter datidens forhold ville blive både for tung og voluminøs. Til at begynde med gjaldt det således benzinmotorer til anvendelse i lette 2-akslede motorvogne, derefter fulgte så de 4-akslede vogne. Senere i udviklingen kom dieselmotorerne.

Det første rigtigt store opsving i udviklingen fandt sted i årene fra 1930 og indtil krigsudbruddet i 1939. Man var i disse år nået op på en motorvognspark omfattende ca. 600 dieselskøretøjer, og kronen på denne udvikling var de hurtige motortog VT 04 og VT 06, der blev anvendt i hurtige gennemgående forbindelser mellem de store byer. Mest berømt af disse tog er jo nok »Der Fliegende Hamburger«, som løb mellem Berlin og Hamburg. Dette tog, VT 04, bestod kun af to vogne og var forsynet med 2 stk. »Maybach« motorer på

hver 410 hk med elektrisk transmission. Togets maks. hastighed var på 160 km/t. Senere blev denne type udvidet med 3- og 4-vognstog og endvidere udstyret med hydraulisk transmission. Togene var i øvrigt forbillede for vores hjemlige lyn-tog fra 1935 og 1937. Også udvikling af rangerlokomotiver (eller traktorer) fandt sted i 30'erne. Det var lokomotiver med motorstørrelser på mellem 30 og 150 hk. Derimod lykkedes det ikke i større mål at udvikle kraftige lokomotiver til strækningsbrug.

Imidlertid havde firmaet »Krauss-Maffei«, München, i 1934 held til at fremstille et diesellokomotiv på hele 1400 hk. Dette lok, V 140 001, var forsynet med en 8-cyl. dieselmotor med hydraulisk transmission, hvor kraftoverføringen blev overført til hjulene via blindaksel og kobbelstænger (loket var koblet 1C1). Dette 84 tons tunge diesellokomotiv var dengang et yderst interessant studieobjekt og det eneste i sin art i den motorstørrelse. De erfaringer, som blev indhøstet gennem dette loko, har siden dannet grundlag for den videre udvikling af dieselhydrauliske køretøjer i Tyskland. Lokomotivet arbejdede i øvrigt yderst tilfredsstillende fra begyndelsen og indtil udgrangering fandt sted midt i 1950'erne.

Restaurant
RIO

Banegårdspladsen 10
Aarhus
Tlf. (06) 12 02 62

NY MISSIONSHOTEL

Oldenborggade – Fredericia
Tlf. (059) 2 18 55

A/S NORVIN og LARSEN
Ingeniørfirma

Jernbanegade 21 – Aalborg
Tlf. (08) 12 85 99

BRUGSEN

Grønfeldt pr. Femmøller
Tlf. (06) 36 53 01

DET DANSKE RENGØRINGSSKAB

Tlf. 11 30 02

RANDERS STORVASKERI

Viborgvej 82 – Randers
Tlf. (06) 42 57 11

BRDR. LYKKEGAARD
Cementstøberi

Triersvej 29 – Herning
Tlf. (07) 12 10 17

BRANDE SOGNS SPARE OG LÅNEKASSE

Brande – Jylland
Tlf. (07) 18 11 66

AUSTIN
Automobiler

Nyhavnsgade – Esbjerg
Tlf. 051 - 2 52 00

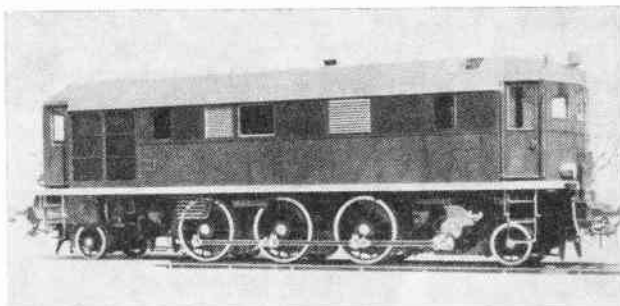
ERLING AXEL
Murermester

Vestergade
Sellerup pr. Brejninge
Tlf. 0581 - 22

STEVNS AUTOSERVICE

Store Heddinge
Tlf. 03705 - 48





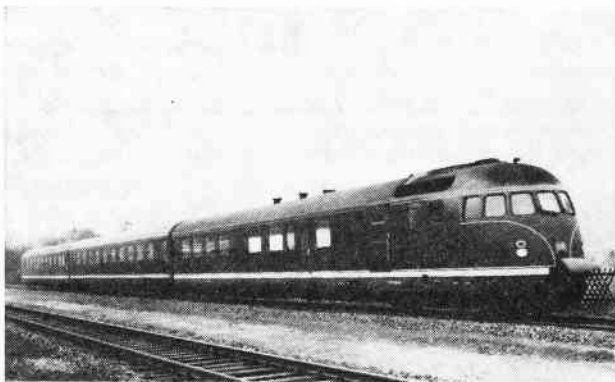
Første brugbare tyske diesellokomotiv, V 140 001.

2. verdenskrig satte en stopper for udviklingen, og først i 1948 blev arbejdet med udvikling af dieselmotorer til jernbanebrug genoptaget.

Men hvordan så det ud ved krigssammenbruddet i 1945?

Ikke alle førkrigstidens diesellokomotiver var gået til under krigen, og i første omgang satte man ind på, at få disse gjort brugbare igen. De hurtige »lyntog« var af den tyske hær blevet anvendt som kommandotog. Disse blev overtaget af de allierede og anvendt dels til tjenestebrug og dels som lazarettog, men de blev senere tilbageleveret til de tyske baner og af disse genindsat i trafikken. Endvidere havde »Wehrmacht« bygget en del mindre diesellokomotiver fortrinsvis med hydraulisk, men også enkelte med elektrisk og mekanisk transmission. Disse havde motorydelser på 200 til 360 hk og havde været anvendt ved bygning af fæstningsværker, til rangering i militære depoter o. lign. Disse typer blev overtaget af DB og fik her typebetegnelserne V 20 og V 36. De anvendes i dag til rangerbrug, men har også været anvendt til fremførelse af lette tog på sidebaner. De er begge udstyret med kobbelstænger og har henholdsvis 2 og 3 drivakslar + blindaksel. V 20 har en længde over pufferne på 7700–8000 mm og en tjenstevægt på 28–31 t. V 36 er 9200 mm lang og tjenstevægten er her 42 t. Begge lok har en maks. hastighed på 55 km/t. I dag findes ca. 100 af disse typer i drift ved DB. V 20 er i drift ved 14 maskindepoter (her i artiklen benævnt Bw = Bahnbetriebswerke) og V 36 ved 21 Bw. Der er i de senere år foretaget visse ombygninger af dem, således er de ombygget til énmandsbetjening, og førerhuset bedre isoleret end hidtil.

Endnu en 3. type blev overtaget fra »Wehrmacht«, 2 stk. svære dielelektriske dobbeltlokomotiver, V 188, koblet Do + Do med 2×940 hk motorer. Disse to maskiner havde i krigens dage trukket tog med tungt jernbaneartilleri. L.o.p. er derniseret og har nu fået indbygget 2 stk. 12-cyl. motorer på 22510 mm og maks. hastighed 75 km/t. De blev i 1951 mo-



DB's første motorvognssæt, VT 08 (kun 1. klasse).

hver 1100 hk af samme type, som findes i de nyere diesellok af typerne V 100¹ og V 200⁰. De er begge stationeret i Gemünden (Main) og de anvendes herfra i godstrafik til Bamberg.

Den i 1948 genoptagne videreudvikling af diesellokomotiver var i første omgang baseret på motortog ligesom før krigen. Det drejede sig i første omgang om to diametrale modsætninger, nemlig et 3-vognstog, udelukkende med aptering for 1. kl. til brug i fjerntrafikken, og en let skinnebus til betjening af sidebaner. Begge typer blev indsat først i 1950'erne.

Dieseltoget til fjerntrafikken, VT 08, består som nævnt af tre vogne, nemlig en motor-, en mellem- og en styrevogn, de to sidstnævnte benævnt henholdsvis VM og VS. Toget fremførtes fra begyndelsen normalt som 3-vognstog, men kunne i øvrigt også fremføres bare som 2-vognstog (VT-VS) eller som 4-vognstog (VT-VM-VM-VS eller VT-VM-VM-VT). Endvidere kan enhederne sammenkobles af to eller tre tog og betjenes fra forreste togs førerrum. Her er altså tale om et tog med mange variationsmuligheder. VT'en er, foruden fører-, motor- og rejsegodsrum, forsynet med køkken- og spiseafdeling. VM og VS har som tidligere nævnt aptering for 1. kl. med i alt 108 siddepladser. VS har endvidere førerrum. Toget er forsynet med en 1100 hk 12-cyl. 4-takts MAN-dieselmotor med hydraulisk transmission. Motoren er bygget op på motorbogien, og kraften overføres gennem et »MAYBACH«-gear via kardanakslar til bogiens to aksler, hvorimod togets øvrige bogier alle er løbebogier. Togets maks. hastighed er 140 km/t, og på grund af den høje hastighed blev toget udstyret med skivebremser. Den samlede længde (som 3-vognstog) er 80220 mm og tjenstevægten er 137 t. Som noget nyt blev toget opvarmet med oliefyrede varmekedler, idet der i hver vogn er installeret en sådan.

Toget fik straks en pendant, VT 12, udstyret med såvel 1. som 2. kl. beregnet til hurtig trafik mellem større byer. Dette tog, som herhjemme i mange år har været kendt fra »København-Ekspress«, har samme opbygning og motor som VT 08. Her findes dog ikke spiserum i VT, derimod findes en automatisk oliefyret kedel til opvarmning af hele toget. Toget har samme flexile muligheder i oprangeringen som VT 08, og det kan i øvrigt sammenkøres med vogne fra dette tog.

VT 08 blev først anvendt i grænseoverskridende trafik til Vesttysklands nabolande, f. eks. Hamburg–Zürich, Frankfurt–Paris, Frankfurt–Luxemburg, Hamburg–Amsterdam, men efter TEE-togenes fremkomst i 1957 blev det meste af denne trafik overtaget af disse, hvorefter VT 08 blev anvendt til »finere« 1. kl. forbindelser mellem de store tyske byer. Men efterhånden som elektrificeringen skred frem, blev togene igen fordrevet og blev efterhånden »arbejdsløse«. Man har herefter ombygget en del af dem, således at de ikke mere har spisevogn, men ligesom VT 12, udstyret med både 1. kl. og 2. kl. De fik herefter betegnelsen VT 12.6 i modsætning til de oprindelige VT 12.5. Bw Frankfurt (M)–Griesheim er nu hjemsted for VT 08 og VT 12.6, medens VT 12.5 er stationeret i Hamburg–Altona og Braunschweig. Der blev oprindeligt bygget i alt 20 stk. VT 08 og 12 stk. VT 12.

Den 2-akslede skinnebus, VT 95 med tilhørende bivogn, VB 142, blev som nævnt bygget til den lette sidebanetrafik. Motorvognen er forsynet med en 150 hk motor beliggende under gulvet, har en maks. hastighed på 90 km/t og en l.o.p. på 13298 mm. Vognen vejer ca. 13 t og har 60 siddepladser. Bivognen, som også er to-akslet, har 37 siddepladser og er endvidere forsynet med rejsegodsrum, dens længde er 12515

A/S PETER BODUM

Nyhavn 63 – København K
Tlf. MI 8686

VORDINGBORG TRÆLASTHANDEL A/S

Vordingborg
Tlf. 03 - 775 - 23

K. BALLING-ENGELSEN A/S

Kidnakken 1 – Maribo
Kemisk teknisk fabrik
Tlf. 03885 - 1233

A/S P. WULFF

Cigarfabrik
Ndr. Fasanvej 111-119 – Kbh. F
Tlf. FA 8211

GUMMIMÅTTEN

Dalbergsgade 5 – Kolding
Tlf. 055 - 2 38 00

Støt dansk arbejde

**J. N.
Ø**

NÆSSUM FÆRGERI A/S

Kæmmerkontoret

Tlf. 077 - 2 14 88

VARDE PRIVATBANER

Varde
Tlf. 052 - 2 13 98

JACOB P. SØRENSEN og SØN

Blikkenslagermestre
Sct. Laurentiivej 73 – Skagen
Tlf. 084 - 4 10 82

HELSINGØR HORNBÆK GILLELEJEBANEN

Tlf. (03) 21 03 83

**Støt dansk arbejde
A. J.**

Kgs. Lyngby

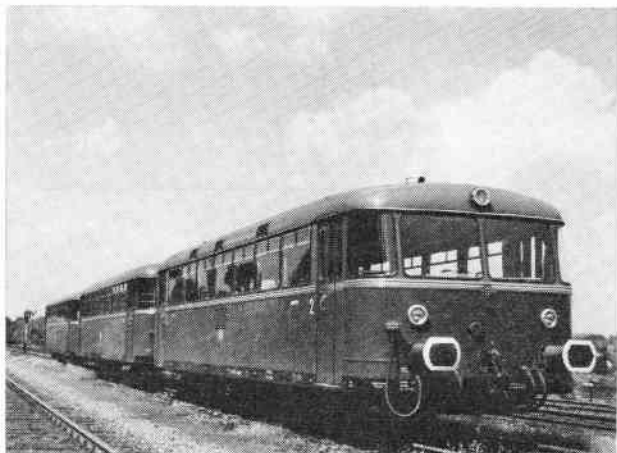
TEXACO

RAFFINEREDE
PRODUKTER

**BENZIN
SMØREOLIER
FYRINGSOLIER**



mm. Toget består normalt af VM + VB, men på strækninger uden for store stigninger kan dog medføres to VB. Opvarmningen sker ved varmluft, i VM opvarmet af motoren og dens kølevand og i bivognen ved en lille olieovn. Denne skinnebusudgave er forsynet med særlige koblinger.



Skinnebus (»større type« – med normale puffer og træktoj) bestående af VT 98, VB 98 og VS 98.

En kraftigere udgave af skinnebusen fremkom i 1953. Denne type, VT 98, er forsynet med to motorer på hver 150 hk og trækker på hver sin aksel. Til toget hører en bivogn, VB 98, og endvidere kan skinnebusen manøvreres fra en styrevogn, VS 98. Denne udgave af skinnebusen er forsynet med almindelige koblinger og puffer, og kan således medtage enkelte person- eller godsvogne. Ellers er »den store« skinnebus af størrelse som VT 95 og maks. hastighed er også her 90 km/t. Pladsantallet er for VT: 56, VB: 63 (er vognen med rejsegodsrum dog: 40) og VS: 40. VS er i modsætning til VB altid udstyret med rejsegodsrum. Skinnebusserne træffer man næsten overalt ved DB, og de er stationeret ved i alt 59 Bw.

I alt er der igennem årene bygget ca. 570 stk. en-motorede og ca. 350 to-motorede skinnebusser, hvortil kommer ca. 1200 bi- og styrevogne. Blandt bivognene findes i øvrigt en morsom type beregnet til befording af rejsegods og cykler med typebetegnelsen VB 141. Det pudsige ved den er, at den er 1-akslet.

En særlig type, bygget i 6 eksemplarer i 1960, er VT 97 med tilhørende styrevogn VS 97. Udseendet svarer til VT 98 og VS 98, men de er forsynet med tandhjulsdrev og tilsvarende bremsesystem. De er alle hjemmehørende i Bw Tübingen, hvor de benyttes på strækningen Reutlingen-Schelklingen og derfra videre til Ulm. En del af strækningen har temmelige kraftige stigninger (1:10) og er på disse udført som tandhjulsbane. Når skinnebusstoget skal forcere disse, anvendes tandhjulstrækket. Men det går ikke særligt hurtigt, for strækningshastigheden er nemlig af hensyn til sikkerheden sat til 15 km/t ved forcering af stigningerne og 20 km/t når turen går nedad. Der blev i 1964 bygget endnu to sæt af denne særlige type beregnet til tandhjulstrækningen Passau-Wegscheid, men da denne strækning i januar 1965 blev ødelagt ved bjergskred og ikke siden genopbygget, er også disse stationeret i Tübingen.

Det første egentlige strækningsslokomotiv, V 80, fremkom i 1951. Dette loko blev udviklet i samarbejde mellem DB og

»Krauss-Maffei«. Med dette lokomotiv blev, ved anvendelse af samme motor, som anvendt i VT 08 og VT 12, for første gang bygget et loko med træk gennem kardanaxler på samtlige lokomotivets aksler. Lokomotivet løber på to 2-akslede bogier og har højt beliggende førerhus midt på. Motoren og det hydrauliske gear er her opbygget på lokorammen, og trækker med en aksel en udveksling på hver bogie, herfra går så en aksel med træk på hver af bogiens aksler. Motoreffekten er på 800 hk, maks. hastighed 100 km/t, tjenestevægten er 60 t og l.o.p. udgør 12800 mm. Lokomotivet er forsynet med varmeanlæg til togopvarmning, og det kan betjenes fra styrevogn i togets modsatte ende, således at det kan anvendes i pendultrafik, en driftsform, som anvendes meget i de tyske storbyers nærtrafik. Der blev i alt bygget 10 stk. af denne type, og de har indtil for et par år siden været hjemmehørende i Frankfurt (M)-Griesheim, og blev her anvendt i Frankfurts forstadstrafik, men i løbet af 1964, efter at være afløst af V 100, blev de flyttet til Bw Bamberg, hvor de anvendes på de derfra udgående strækninger bl. a. også i pendultrafik. Visse moderniseringsarbejder har fundet sted i de sidste år; de oprindelige varmekedler, der krævede en ekstra mand på maskinen til pasning i opvarmningsperioden, er udskiftet med nye automatiske kedler af fabrikat »Vapor«, som anvendes i DB's øvrige diesellokomotiver. Endvidere er de forsynet med tekniske installationer, således at de kan anvendes på strækninger udstyret med »Industri«-strækningssikringsanlæg (automatisk bremsning og stop foran stopsignaler).

På grundlag af de med V 80 indhøstede erfaringer gik »Krauss-Maffei« og DB videre i udviklingsarbejdet, som i øvrigt var påbegyndt allerede i 1948. Resultatet blev den velkendte V 200, som i første omgang blev bygget i en prøveserie på 5 stk. Dette lok blev præsenteret for publikum på den store trafikudstilling i München i 1953. Motoren var den samme som hidtil anvendt, og princippet i kraftoverføringen var den samme som anvendt i V 80, men man havde i V 200 anvendt to motorer, der trak på hver sin bogie. Motoreffekten er på 2200 hk og maks. hastighed på 140 km/t; l.o.p. udgør 18500 mm, afstanden mellem bogiernes drejetappe 11500 mm og bogiernes akselafstand er 3200 mm. Da tjenestevægten er på 80 t, må denne maskine nok betegnes som værende enestående i sin art, idet det her er lykkedes at konstruere et virkeligt trækraftigt lok, men samtidig at holde vægten så langt nede, at man under anvendelse af to bogier med hver kun to aksler, har kunnet holde akseltrykket nede på et niveau, som muliggør et stort anvendelsesområde for lokomotivet.



Enuropas mest formskønne diesellokomotiv? – V 200. 1.

HAVBO KONSERVESFABRIK

Koldenåvej – Frederikshavn
Tlf. 084 - 2 18 75

FRISØRSALONEN

v/ Axel Nielsen
Jernbanegade 7
Frederiksværk
Tlf. 542

JERNBANEHOTELLET

Jernbanegade 20 – Maribo
Tlf. 03 - 885 - 287

ODENSE HOBBYFORRETNING

Vesterbro 42 – Odense
Tlf. (09) 12 21 04

BRD. ISAGER

Blomster
Strømgade 4 – Hjørring
Tlf. 0891 - 465

HOED KALKVÆRK

Balle – Jylland
Tlf. (06) 38 27 11 - 16

BOLIG FORUM

Hovedgaden 118 – Glostrup
Tlf. 96 58 00

GUNNAR KNUDSEN

Gartner
Hadsundvej 75 – Randers
Tlf. (06) 42 51 41

KRABBES HOTEL

Holstebro – Jylland
Tlf. 074 - 2 06 22

CHR. CHRISTENSEN

Vognmand
Nøddevænget 23 – Vejle
Tlf. 0581 - 613

– et **FAST** holdepunkt –
GALVANISEREDE
bolte og beslag fra
Vald. Nielsen Eftf.
Thurøvej 13-15
2000 F

BOY HOLST

Elektriker
Borgergade 15
Thorsø – Jylland
Tlf. (06) 18 78 11 - 76

C. H. WALBOM A/S

Radio en gros
Møllersvej 2
Nykøbing Falster
Tlf. (03) 85 07 88

HALS ANDELFSKISK

Fiskeeksport
Hals – Jylland
Tlf. (08) 14 26 11 - 1

E. DIBBERN

Blikkenslager
Jernbanegade 5
Rødby Havn
Tlf. (03) 90 50 27

URE OG OPTIK

Kilerup Petersen
Vestergade 16
Tlf. (03) 89 42 21

CENTRALHOTELLET

Sakskøbing
Central for Lolland Falster
Tlf. (03) 89 40 77

BORGMESTERKONTORET

Køge
Tlf. (03) 65 22 22

OTTO SØRENSEN

Vognmand
Slagelsesvej 25 – Kalundborg
Tlf. 03515 - 648

GØRDING CEMENTSTØBERI

Allegade – Gørding, Jyll.
Tlf. 051 - 7 82 83

V 200 er forsynet med oliefyret kedel til togopvarmning, og det er indrettet til betjening fra styrevogn.

De fem prøvelokomotiver viste sig umådelige driftssikre, og i årene 1955–59 blev typen viderebygget i to serier på henholdsvis 50 og 31 stykker, således at man i alt råder over 86 stk. af denne type.

Igennem de erfaringer man fik ved V 200 og den fine 1100 hk motor, gik man senere et skridt videre. Teknikken fornyede sig, og der fandtes senere muligheder for at konstruere motoren således, at den ydede 1350 hk. Ved anvendelse af to af disse motorer fremkom i 1963 en endnu kraftigere V 200 på 2700 hk. Af ydre er den næsten lig den første type, men i sig havde den teknik og konstruktion, som afviger ganske betydeligt. Denne type er mere anvendelig på strækninger med stigninger og til fremførelse af tunge tog. Der blev i 1962–63 bygget 20 stk. af typen, benævnt V 200¹, idet det første lok fik nummeret V 200 101. De første 8 stk. blev anvendt på strækningen München–Lindau, hvor de afløste de sidste af de berømte damplok BR 18, og de øvrige 12 stk. blev stationeret i Hamburg og Lübeck, idet de, fra og med »Fugleflugtslinien«s åbning i foråret 1963 fremfører de internationale tog mellem Puttgarden og Hamburg/Hannover. I løbet af 1965 blev bygget endnu 30 stk. V 200¹, således at bestanden af disse formskønne lok nu er i alt 136 stk. (86 »små« V 200⁰ og 50 »store« V 200¹).

I første omgang blev V 200 anvendt i fjerntrafikken, men efterhånden som elektrificeringen skrider frem, anvendes de til ekspres- og iltog over kortere afstande på ikke-elektrificerede strækninger, og de anvendes i dag lige fra Westerland i nord til Lindau i syd. Trods deres antal er de kun stationeret ved 7 Bw, nemlig: Hamburg–Altona, Hamm, Kempten, Limburg (Lahn), Lübeck, Villingen (Schartzwald) og Würzburg. (Fortsættes)

Samtlige foto i denne artikel er fra: *Bundesbahn-Zentralamt München* – stillet til rådighed af: *Deutsche Bundesbahn, Generalvertretung für Dänemark und Norwegen* i København.

Kommende møder og udflugter

Søndag den 28. april. Udflugt på »Nordvestbanen« og den »skæve bane« Kalundborg–Slagelse – med sær- og arbejdstog fremført af **DSB-damploko, litra E.**

Planen for udflugten er:

København H.	afg.	8.50
Roskilde	afg.	9.15
Kalundborg	ank.	12.35
– frokostpause –		
Kalundborg	afg.	14.15
Slagelse	ank.	16.25
Slagelse	afg.	17.00
Roskilde	ank.	17.40
København H.	ank.	18.04

Toget fremføres som arbejdstog (fotostop) mellem Lejre og Tølløse, Jyderup og Vørslev og Vørslev og Slagelse. Særtogsanmeldelse vil blive udleveret.

Sær- og arbejdstogene oprangeres af: Damploko, litra E – CAE – Cc – Cc – Cc.

Pris for deltagelse er: *Kr. 36,00* (uanset påstigningsstation). Tilmeldelse sker ved snarest – og *senest mandag den 22. april* – at indsætte ovennævnte beløb på *postgirokonto 11 10 06*, adresseret *B. Chorfitzen, Tagensvej 169, 2400 København NV*. Kvitteringstalonnen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i toget.

★

Dampen forsvinder fra 1. distrikt inden årets udgang – gå derfor ikke glip af denne »Afsked med E-maskinen«-tur.

★

Tirsdag den 30. april kl. 20.00 i »Domus Technica«, Ved Stranden 18, 2. sal (foredragssalen), København K. –

Ordinær generalforsamling (se side 3).

Bemærk det nye mødested – »Domus Technica« – hvor tidligere dagbladet »Dagens Nyheder« havde til huse – beliggende på hjørnet af Ved Stranden og Fortunstræde – lige ved Højbro; 12 min. gang fra Nørreport station (gennem Købmagergade) og bus- og sporvognslinierne: 1, 2, 6, 8, 10, 28, 29, 37, 41 og 43 lige til døren.

★

Fredag den 10. maj–søndag den 12. maj (»Bededagsferien«). Udflugter på *DR-smalsporstrækninger m. v.* i den Tyske Demokratiske Republik.

Den foreløbige rejseplan er:

- 9/5: Afrejse fra København H. kl. 19.10 (E 316 – ØE),
- 10/5: Kørsel på smalsporstrækningen (750 mm) Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf,
- 11/5: Kørsel på smalsporstrækninger ved Meissen og besøg på »Verkehrsmuseum« i Dresden,
- 12/5: Kørsel på smalsporstrækningen (1000 mm) Cottbus–Lübben og besøg i Berlin,
- 13/5: Ankomst til København H. kl. 6.55 (E 315 – ØE).

Det nøjagtige rejseprogram (med pris for deltagelse – der vil blive 300–350 kr.) vil kunne rekvireres fra ca. den 20. april ved indsendelse af frankeret svarkuvert (60 øre) til: *Poul Skebye Rasmussen, Ny Ordrup Sideallé 1, 1. sal, 2920 Charlottenlund.*

A/S BAGERMESTRENS RUGBRØDSFABRIK

Thorsgade 23 – Randers
Tlf. (06) 42 03 68

ERIK RASMUSSEN

Møbelfirma

Vestergade 25 – Silkeborg
Tlf. (06) 82 00 64

BRABRAND MÆLKEFORSYNING

Brabrand
Tlf. (06) 26 00 70

J. KLITSØ

Ingeniørfirma

Roholmsvej 10
Albertslund
Tlf. 64 94 11

NORDISK GULF GAS

Olie – Benzin

Vestergade 24 – Varde
Tlf. (05) 22 11 56

**TRØJBORG AKVARIE- og
FUGLEFORRETNING**

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

SUNDVEJENS KIOSK

Sundvej 18 F – Horsens
Tlf. (05) 62 43 16

ASNÆS TEGLVÆRK A/S

Tlf. 03451 - 137

AVERHOFF OG CO.

Ny Strandvej 102
Humblebæk
Tlf. (03) 19 02 22

V. EGHOLM HANSEN

Frisør

Stationsvej 1 – Farum
Tlf. 95 10 27

A. HANSEN OG SØN

Glarmester

Valby Langgade 30 – Valby
Tlf. VA 353

HOVEDBANEGAARDENS KIOSK

København K
Tlf. 11 12 37

JØRGEN PETERSEN

Bygningsartikler

Ørbæksvej 7 – Hørsholm
Tlf. 86 15 31

ØSTSJÆLLANDS JERNBANE

Tog og busser

Haarlev
Tlf. 03686 - 19

HUNDSTRUP KRO

Pr. Skjerninge – Fyn
Tlf. (09) 24 13 50

PAUL NICOLAISEN

Malermester

Sønder Boulevard 34 – Maribo
Tlf. (03) 888 - 484

**KLAKRING SAVVÆRK og
TRÆVAREFABRIK**

Horsens
Tlf. (05) 69 33 11

P. HAGEN-SØRENSEN

Krogshøjvej 22 – Odense
Tlf. (09) 12 81 10

ANDELSMEJERIET GOTHÅB

Almindingsvej – Rønne
Tlf. 03955 - 268

BANDHOLM AUTOSERVICE

Tlf. (03) 888 - 94

Jernbanenyt - kort fortalt



I februar måned er sket nedenstående til- og afgang m. v. af rullende materiel:

Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er afleveret 5 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/Fs 7637/7137 og 7638/7138 samt MM/As 7501/7001 – 7503/7003.

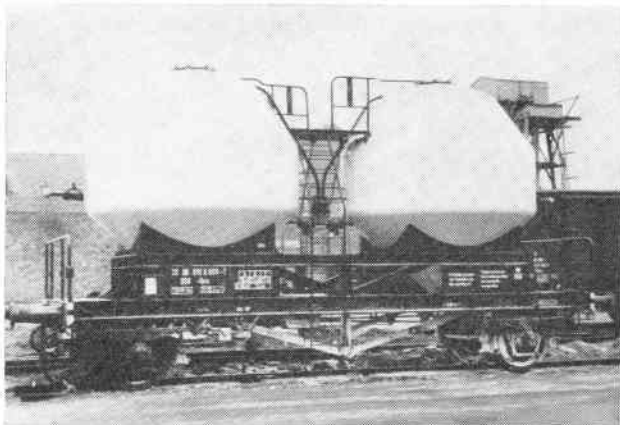
Diesel-elektrisk motorvogn, litra Mo 1868 er (efter afspøringsuheld i Glostrup den 12. januar) udrangeret.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 3 stk. 2. klasse bogie-personvogne, litra B nr. 20–84 126 – 20–84 128 (»127« er stationeret i 1. distrikt – de øvrige i 2. distrikt), 22 stk. åbne lavsidede godsvogne (med korte nedklappelige støtter), litra Ks nr. 330 0 109 – 330 0 130 samt 4 stk. storrums-godsvogne (privatejede: »Carlsberg Bryggerierne«): 083 5 272 – 083 5 275.

11 stk. person-, post- og rejsegodsvogne er udrangeret: ARM 150 – CM 2148, 2152, 2154, 2160, 2169, 2175, 2176, 2201 – CMZ 2281 – DJ 5420.

*

»Traktionsbilaget« og oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1967« (»Jernbanen«, nr. 4/67) kan à jourføres efter ovenstående.



Beholdervogn (tryklufttømning), litra Ucs 910 6 000 (se »Jernbanen«, nr. 2/68). Foto: K. E. Jørgensen.

Hos »Vognfabrikken Scandia A/S« er bestilt 40 stk. flade åbne bogie-godsvogne med nedklappelige stolper og endegavle; litra Rs nr. 390 0 000 – 390 0 039. (Vognene bygges

efter UIC-tegninger – UIC – type 1). Lastgrænserne bliver: A 40 t, B 48 t, C 56 t – s-mrk. A 40 t, B+C 48 t. Levering vil finde sted i tidsrummet november 1968–februar 1969.

100 stk. hvidmalede lukkede godsvogne litra Hs (tidl. litra I) vil blive forsynet med isolerede (dobbelte) vægge; litra ændres til Iblps – og nummerserien til: 805 3 000 – 805 3 099. (Vognene skal erstatte udrangeringsmodne IB-/IBU-vogne).

Yderligere 37 stk. Kklm- (Tr-) vogne vil blive ombygget til tjenestegodsvogne, regimenummer »30« (for banetjenestens transporter). Nummerserierne ændres således: Kklm 323 0 000 – 323 0 019 (Tr 8001–8020) omnummereres til 943 2 110 – 943 2 129 og Kklm 323 0 021 – 323 0 037 (Tr 8021–8037) omnummereres til 943 2 090 – 943 2 107. I den egentlige godsvognspark indgår herefter kun 20 stk. RIV-mærkede Kklm-vogne: 323 0 101 – 323 0 115, 323 0 117 – 323 0 121. (Se endvidere »Jernbanen«, nr. 6/67, side 13).

*

»Sårene« efter lyntogskatastrofen ved Odense (se »Jernbanen«, nr. 6/67, side 13) »heles« kun langsomt, selvom Cvk København arbejder ihærdigt på at istandsætte det skaderamte materiel. Da det er nødvendigt at have en vis »vedligeholdelsesreserve«, har man siden katastrofen kun haft tre MA-lyntogssæt i trafik, hvilket medfører, at »Nordjyden« må køres af MB-lyntog (Struer-delen) og MS-lyntog (Frederikshavn-delen).

Den 15. marts så situationen for MA-lyntogssættene således ud:

Litra	MA	AM	BM	BR	BS
Beholdning	11	10	6	6	10
I drift	6	6	3	3	6
I reserve	3	2	2	2	3
I værksted	2	2	1	1	1

Materiellet, der befinder sig i Cvk København for reparation (genopbygning ved hjælp af dele leveret fra Tyskland) er:

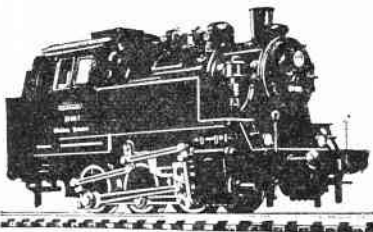
MA 465 (ny vognkasse påsættes),
MA 469 (ny »næse« påsættes),
AM 503 (ny vognkasse påsættes),
AM 507 (ny vognkasse med fuld aptering påsættes eksisterende bogier),
BM 523 (repareres med nye endegavls-profiler),
BR 530 (ny vognkasse påsættes) samt
BS 489 (endegavl repareres).

De øvrige vogne kunne – straks efter ulykken – istandsættes i perioder, der strakte sig fra 4 dage til 4 uger.

Kørsel med MA-lyntog i »Nordjyden« vil antagelig kunne påbegyndes ved køreplansskiftet, med ét halvtog (Frederikshavn-delen); samtlige vogne vil først være i drift ved årets slutning.

*

De tre MS-lyntogssæt gøres for tiden klar til kørsel i »Neptun«. MS 401 – AA 431 – MS 402 og MS 403 – AA 432 – MS 404 opmales fuldstændigt; MS 405 – AA 433 – MS 406 får en mindre indvendig »opfriskning«. Der er indkøbt nye forchromede »Neptun«-skilte til anbringelse på AA-vognene (denne beskiltningsform var netop afskaffet på de ældre lyntogssæt) og knapper til kursvognsskilte monteres ved ind-

CHR. JACOBSENS EFTF. A. Røn Petersen Smedemester Falkevej 9 – Viborg Tlf. 0761 - 52	HILLERØD AUTOPLADESMEDIE Frederiksværkgade 112 Hillerød Tlf. (03) 26 20 11	FEJØ KRAGENÆS FÆRGEN Vesterby – Fejø Tlf. 03-913 - Fejø 129
A/S JOHS. JUHLER Maskinfabrik Løkken 6-8 – Sønderborg Tlf. 044 - 2 51 11	NORDISK SAV- OG FINERVÆRK A/S Gadstrup – Sjælland Tlf. (03) 390 - 266	SHELL DEPOTET v/ Ove Winther Brønlundsvej 22 Aalborg Tlf. (08) 16 04 33
GIV DERES SØN OG DEM SELV EN   DEN RIGTIGE MODELJERNBANE MED MASSER AF TILBEHØR	DRONNINGMØLLE AUTOVÆRKSTED Dronningmølle Tlf. 03209 - 173	HOVEDBANEGÅRDENS RESTAURANT Aarhus Tlf. (06) 12 02 26
	AAGE PETERSEN Aut. installatør Stationsvej Bandholm – Lolland Tlf. 03-888 - 55	ROSKILDE KERAMIKFABRIK Vinkelvej 2 – Roskilde Tlf. (03) 35 11 71
	De kører også godt med Arbejder Spare og Lånekassen for Aarhus og omegn Østergade 4 – Aarhus Tlf. (06) 12 62 55	E. BONDØ OG CO. I/S Kongensgade 67 Odense Tlf. (09) 12 18 64

gangsdørene; af hensyn til DR's signalreglement (der kræver tre frontlanterner) udstyres Ms-lytogene med en tredje af-tagelig frontlanterne (lygte med kabel til stikdåse anbringes i »særtogsplade-holderen«).

★

Der bliver ikke »dampkørsel« af betydning i 1. distrikt i påsketrafikken.

Torsdag den 10. april fremføres tog 701-52 (København H. afg. 17.39 – Hillerød ank. 18.29) af S-maskine, der returnerer med godstog 782-62 (Hillerød afg. 19.20 – Hellerup ank. 20.48 – København Gb. ank. 21.45). Samme dag holdes en E-maskine i reserve for nedbrud i Roskilde; maskinen leveres af maskindepot Gb.: (Tog 6339; København Gb. afg. 11.35 – Roskilde ank. 12.03; tog 6338; Roskilde afg. 19.35 – København Gb. ank. 20.03).

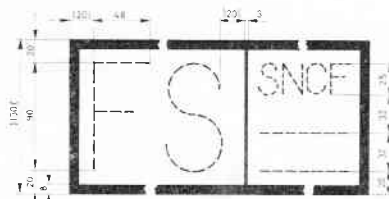
Der foreligger ingen oplysninger fra 2. distrikt ved redaktionens slutning.

★

Den 1. marts trådte en ny udgave af RIV-overenskomsten i kraft (udgave Erfurt). Overenskomsten fornyes ca. hvert femte år, og hver udgave navngives efter byen, hvor overenskomsten underskrives af repræsentanter for de enkelte jernbaneforvaltninger (udgaven fra 1963 benævntes »udgave Firenze«). Hvad RIV står for, fremgår af rubrikken side 23 – »Internationale jernbane-overenskomster«.

Udviklingen i det internationale samarbejde mellem jernbanerne har medført, at der i hver ny udgave af overenskomsten er dukket nye vognpåskrifter (signaturer) op, og det er også tilfældet denne gang, hvor det bl. a. drejer sig om en signatur for »ikke-RIV-mærkede« vogne.

Vogne, der ikke kan RIV-mærkes, fordi de ikke fuldt opfylder betingelserne i RIV (visse tekniske bestemmelser), vil i fremtiden kunne udveksles (modtages af anden forvaltning) efter samme bestemmelser, som gælder for RIV-mærkede vogne, såfremt forvaltningerne indbyrdes har truffet aftale om udvekslingen af vognene. Vogne, der udveksles i henhold til sådanne særaftaler, hvilket f. eks. vil være tilfældet for to-etages autotransportvogne, forsynes med en særlig signatur, hvis udseende fremgår af vedstående skitse. »Vognejeren« er i dette tilfælde de italienske statsbaner (FS), og aftale er truffet med de franske statsbaner (SNCF) – den højre side af signaturen kan således »vokse« efter behov, det vil sige, udfyldes med forkortelser for en række jernbaneforvaltninger. Signaturen kan have et afvigende udseende.



Samtidig med overenskomstens ikrafttræden forhøjes lejesatserne pr. vogn – og pr. dag. Fra den 1. oktober sker der en yderligere forhøjelse af lejesatserne for enkelte vogntyper, nemlig bogievogne med C-lastgrænse 40 t eller derover. Nævnte vogne vil normalt være kendetegnet med regimenummer »31« (= RIV – forhøjet lejesats) og undtagelsesvis (for enkelte vogne, som er underlagt det østeuropæiske vognforbund OPW) med regimenummer »11« (= tilhører vognfor-

bund – RIV – særlig lejesats; indtil nu har kun INTER-FRIGO-vogne haft regimenummer »11«). Af Statsbanernes bogievogne vil følgende blive påmålet regimenummer »31«: Litra S (se »Jernbanen« nr. 1/68, side 15), litra Uai nr. 929 2 000, litra Uai nr. 989 0 000, litra Uai 989 1 000 samt de netop bestilte 40 stk. litra Rs (se ovenfor).



Privatbanerne

GDS/HFHJ

I forbindelse med åbningen af S-togsdrift til Hillerød udvides de to baners køreplan betydeligt. På GDS køres 12 dobbeltture på hverdage – 13 dobbeltture på søn- og helligdage. HFHJ's køreplan omfatter følgende antal dobbeltture: Hverdage (mår): 24/23, (lø) 22, søn- og helligdage: 19.

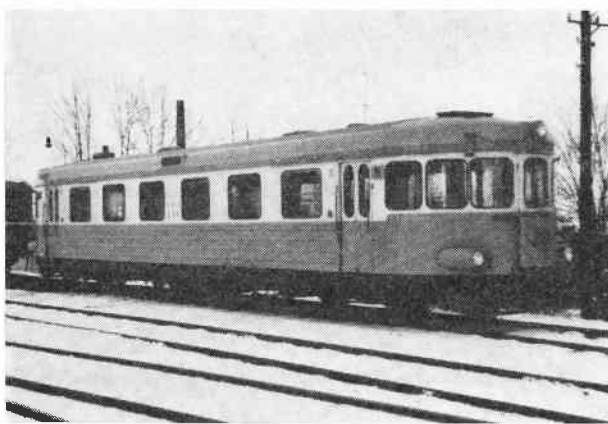
HO

Horsens–Odder Jernbane har nu afhændet det meste af sit rullende materiel. DL 400 er solgt til »Det Danske Stålvalseværk« i Frederiksværk (nu – DDS nr. 14); Lm 416, der solgtes til Lollandsbanen, er nu: LJ M 2 (rettelse af meddelelsen i »Jernbanen«, nr. 1/68, side 17); Sm 410, der solgtes til Hornbækbanen, er nu: HHGB Sm 6.

HTJ/OHJ

Post- og rejsegodsvognen til brug i skinnebustog, der indkøbtes fra Statens Järnvägar – UDFo 15 nr. 2004 – er, efter istandsættelse (postpakrummet er udvidet på bekostning af bureaurnummet, vognen er nydeligt rødmalet og forsynet med posthorn) sat i trafik som D 246.

Skinnebusmotorvogn, OHJ S 28, der tidligere er meldt udrangeret, er alligevel indtaget på værkstedet i Holbæk for reparation.



OHJ skinnebusmotorvogn, litra S, nr. 36 – i SJ-farver.

Foto: Asger Bergh Pedersen.

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK Esbjerg Tlf. 051 - 5 06 44	MØLLER OG CO. A/S Akkumulatorer Asylgade 16 – Odense Tlf. (09) 12 33 43	TRÆSKOBODEN Brænderigården – Holstebro Tlf. (07) 42 31 43
AALSTRUP CEMENTVAREFABRIK Aalestrup Fabrikation af 2 m lange GT-rør Tlf. 086 - 4 11 28	PEDER MIKKELSEN Bagermester Storegade 5 – Farum Tlf. 073 - 7 21 11 - 32	»DEN GRØNNE BUTIK« v. fru Ellen Nielsen Ejstrupholm Tlf. 05 - 77 31 11 - 158
SHELL GAS Gl. Torv 20 Frederikshavn Tlf. 084 - 2 27 08	LYKKEMEIER'S RESTAURANT og SELSKABSLOKALER Halmtorvet 9 v. Hedetoft Tlf. 21 26 70	SVEJBÆK RISTE OG MÅTTEFABRIK Svejbæk Tlf. (06) 84 60 55
B.P. Brønderslev Depot Bredgade 110 – Brønderslev Tlf. 088 - 2 10 80	FRIDA SCOU Tatol Hurup Tlf. 489	Støt dansk arbejde A. F. Brønshøj
KVETNY OG SØNNER Stolefabrik Toftebakken 4-8 – Birkerød Tlf. 81 12 07	VIKING HAVREGRYNSMØLLE A/S Højrup – Fyn Tlf. (09) 64 10 62	Værn om naturen P. G. Østerport
BØRDRENE AASKOV Manufaktur Holsted Station Tlf. 053 - 925 55	SKOTØJSHUSET Østergade 18 Maribo Tlf. 03 - 888 - 159	MARIBO B. P. DEPOT Østre Landevej 46 – Maribo Tlf. 03885 - 1060 - 1360
BANEGÅRDSKIOSKEN Stationen – Nakskov Tlf. 03925 - 807	CENTER SKO Vestergade 4 Maribo Tlf. (03) 885 - 773	NAKSKOV BRØDFABRIK I/S Midlerkampsvøj – Nakskov Tlf. 03925 - 186
	RØRBÆK OG OMEGNS BRUGSFØRENING Tlf. 89 41 54	BRUHN'S GARDINSERVICE Gratis måltagning og tilbud uden forbindende Roskildevej 325 overfor Rødovrevej
	JERNBANEHOTELLET Maribo Tlf. (03) 885 - 287	MØBELTRANSPORT DANMARK Tlf. 12 17 73
	I/S AXEL ÅKERMAN Elektroteknik Næsby – Fyn Tlf. (09) 11 72 72	TORBEN CHRISTIANSEN Peblingerende 1 Stege – Møn Tlf. (03) 81 46 15
	MUSSES EFTF. ANDERSEN Tømrer Vestergade 54 – Maribo Tlf. (03) 885 - 22	J. LINDHARDSEN Viktualieforretning Vestergade 30 – Maribo Tlf. 03885 - 206
	R. JONASSEN Vognmand Egsmark – Ebeltoft Tlf. (063) 4 14 52	HAUNDAL KRO Tlf. 064 - 7 00 31

Dieselloko NFJ Mv 10 er nu HTJ nr. 33; de fra DSB indkøbte traktorer nr. 79 og 80 er efter istandsættelse og opmalning (OHJ-rød) sat i drift som OHJ nr. 35 og 34. Den ene traktor anvendes til rangering i Nykøbing Sj. – den anden er til disposition for baneafdelingen.

Sporforbedringerne fortsætter, yderligere kurver stenballasteres. Sporene på Fårevejle station udveksles f. t., bl. a. bliver spor 2 nu gennemkørselsspor.

RHJ

Dieselloko M 42 (tidl. MFVJ M 4) har jaget en plejlstang gennem en cylinder. Reparation betaler sig ikke, og lokomotivet sælges til ophugning. Som erstatning påtænker banen at indkøbe ETJ M 4.

Den 7. marts ramtes Randers af den største oversvømmelse siden 1945. Vandstanden steg til 1,48 m over daglig vande (i 1945 = 1,80 m); på Hadsundbanegården stod vandet helt op til perronkanten, og banen måtte indstille driften i adskillige timer.

SB

Den 1. marts modtog banen sine nye »Uerdingen« Y-tog, 2 stk. motorvogne, litra Ym 1-2 og 2 stk. styrevogne, litra Ys 1-2. I modsætning til de øst for Storebælt kørende Y-tog vil alle jyske Y-togsæt være udstyret med normale puffere og koblinger (i førerrumsenderne). Motorvogn Ym 3 leveres senere.

*

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

Internationale jernbane-overenskomster

Det er naturligt, at jernbanerne i samarbejde søger at afvikle den internationale trafik så hurtigt og rationelt som muligt. Ingen ville i dag kunne forstå, hvis de rejsende nødvendigvis måtte skifte på alle grænsestationer, eller at gods altid skulle omlæsses på disse stationer, fordi vognmateriellet ikke kunne videreføres på udenlandske strækninger.

For at vognene uden særlige tekniske undersøgelser skal kunne køre over grænserne, må visse konstruktionsbetingelser imidlertid være opfyldt, og der må ligeledes være fastsat regler for vognenes benyttelse, ansvar for materiellet, medens det befinder sig i udlandet, betaling for leje til ejendomsbanen osv. Alle disse forhold fastsættes i internationale overenskomster. Ved at forsyne vognene med påskrifter som RIC og RIV garanterer ejendomsforvaltningen for, at materiellet opfylder de fastsatte betingelser, der gælder for vognenes løb på strækninger tilhørende jernbaner, der har tiltrådt ovennævnte overenskomster. I det efterfølgende foretages en kort gennem-

gang af, hvad disse og andre lignende overenskomster om vognbenyttelsen står for.

RIC-overenskomsten

RIC er forkortelse for »Regolamento Internationale Carozze« – overenskomst om den gensidige benyttelse af person- og rejsegodsvogne i international trafik.

RIC indeholder bl. a. regler for indsættelse af person- og rejsegodsvogne i international trafik, for vognoverlevering mellem banerne, for vognenes benyttelse og behandling, udligning af de enkelte baners præstationer (betalingsregler) samt bestemmelser om vognenes konstruktion, vedligeholdelsestilstand og udstyr. Den gensidige benyttelse af medlemsforvaltningernes vogne er baseret på princippet om naturaludligning. Til dette formål foretages en løbende opgørelse over det antal vognakselkilometer (én vognaksel ført over én kilometer), som vognene har præsteret på de enkelte jernbaner. En forvaltning, der er kommet i skyld, har ret til at overtage vognleveringen til så mange internationale løb, at skylden kan blive udlignet. Sker dette ikke, må der betales en nærmere fastsat godtgørelse til den forvaltning, der stiller vognene.



RIV-overenskomsten

Den omfattende udveksling af godsvogne over landegrænserne foregår på grundlag af bestemmelserne i »Overenskomst om gensidig benyttelse af godsvogne i international trafik«, normalt forkortet til »RIV« (den italienske betegnelse for overenskomsten: »Regolamento Internazionale Veicoli«).

Grundprincippet er, at godsvogne tilhørende andre forvaltninger snarest efter aflæsning skal tilbagesendes læssede til eller mod ejendomsforvaltningen. Kan dette ikke lade sig gøre, skal de hjemsendes tomme. Der skal af modtagelsesforvaltningen og de mellemliggende baner betales leje til ejendomsforvaltningen for den tid, vognene har befundet sig på deres strækninger. For at begrænse tomløb har en række vesteuropæiske jernbaner, deriblandt DSB (se »Jernbanen«, nr. 1/68, side 18), sluttet overenskomst om et fælles vognforbund **EUROP**, hvori hver medlemsforvaltning indskyder et nærmere fastsat antal lukkede og åbne højsidede 2-akslede godsvogne. I modsætning til RIV-vogne skal vogne med påskriften »EUROP« ikke tilbagesendes til ejendomsforvaltningen efter aflæsning, men de kan benyttes som vedkommende baners egne vogne. Hver medlemsforvaltning skal dog i almindelighed holde sin bestand af EUROP-vogne på samme størrelse som det antal vogne, den har indskudt i puljen. Udligning af overbestand og underbestand foranlediges af et fælles EUROP-vognkontor i Bern på grundlag af daglige meldinger om antallet af de over grænserne ind- og udpasserede EUROP-vogne.

Der betales principielt ikke leje for EUROP-vogne, men en forvaltning kan ikke ustraffet undlade at udligne en overbestand, idet der i så fald må betales leje efter særlige regler. EUROP-systemet har endvidere den fordel, at en medlemsforvaltning, som i perioder har ekstraordinært stort behov for

godsvogne, medens andre medlemslande på samme tid ikke har så stor trafik, har mulighed for efter særlig aftale at låne vogne af puljen mod betaling af leje.

Medlemsforvaltningerne af EUROP-vognforbundet – med undtagelse af østrigske baner (ÖBB) – har dannet en pool af 2-akslede lavsidede godsvogne med støtter. Vogne, der er optaget i denne pool, bærer foruden RIV-mærket også påskriften »POOL«, og de benyttes efter samme regler, som gælder for EUROP-vogne. Såfremt alle EUROP-forvaltninger havde tilsluttet sig denne pool, var vognene simpelthen blevet mærket »EUROP«, men da østrigske baner som nævnt ikke deltager, må der anvendes en særlig betegnelse for disse vogne.

Den almindelige vedligeholdelse og reparation af EUROP- og POOL-vogne påhviler den benyttende forvaltning, medens det egentlige revisionsarbejde udføres af ejendomsforvaltningen.

EBJ.

Foreningsnyt

I 1961 stiftedes Dansk Jernbane-Klub. Allerede året efter åbnedes museumsbanen, og nu – kun 7 år senere – er der over 1000 medlemmer bosatte over hele landet, endnu en veteranbane er planlagt, et medlemsblad, en bogserie på 20 bind og meget mere.

Det er gået hurtigt – meget hurtigt. Måske lidt for hurtigt. Jeg tror, at vor forening lider af vokseværk, og at det er nødvendigt at kurere den hurtigst muligt.

Det måtte i begyndelsen gå hurtigt med at redde materiel og arkivalier, og alle hjalp med alt. Sådan måtte det være, og begejstring og arbejdsiver klarede alle problemer. Men sådan kunne det – efterhånden som foreningen voksede – ikke vedblive at være. Et problem i dag er vel, at man for sent blev opmærksom på dette.

Under arbejdet med planlægningen af den kommende »Mariager-Handest Veteranjernbane«, hvilket De kan læse om i næste nummer af »Jernbanen«, har Nordjyske afdeling lyttet til erfaringerne fra Maribo og forsøgt at tage ved lære. Resultatet af overvejelserne blev overbevisningen om, at en ændring i DJK's organisation var nødvendig, og et lovændringsforslag blev udarbejdet og anmeldt til den kommende generalforsamling, hvilket vil være adskillige bekendt. Da forslaget – såfremt det blev vedtaget – først kunne træde i kraft til næste år, og da det af praktiske grunde ikke var muligt at afholde generalforsamlingen på et tidspunkt, der tillod forslagstillerne at fremsætte dette personligt, er lovforslaget trukket tilbage. Det vil i stedet blive behandlet på en ekstraordinær generalforsamling en søndag i oktober 1968.

Nordjyske afdelings forslag går kort og »groft overdrevet« ud på, at foreningen skal ændres fra at være en hobbyforening af ivrige amatører, der leger med tog, til at være en landsorganisation, der på forretningsmæssig og kulturhistorisk basis driver to museums- og turistjernbaner. Trist – kedeligt! Ja måske, men nødvendigt. Spørgsmålet er ikke, om det skal gøres, men hvordan det skal gøres.

Følgende ideer kan måske bruges som oplæg til en debat om spørgsmålet:

Foreningen skal have en hovedbestyrelse bestående af et forretningsudvalg (f. eks. den nuværende bestyrelse og et

antal medlemmer repræsenterende dels afdelingerne, dels driftsudvalgene for banerne, dels restaureringsholdene. Hvordan disse repræsentanter skal udpeges eller vælges og af hvem må foreløbig stå som et åbent spørgsmål. Denne hovedbestyrelse (man kunne også kalde det bestyrelse + repræsentantskab) skal mødes to gange om året. På disse møder skal budgettet og arbejdsprogrammet fastlægges, ligesom det entydigt skal fastslås, hvem der har beslutningsret og -ansvar og for hvad.

Også andre har været inde på lignende tanker. Et Odense-medlems meget vidtrækkende forslag (»Karbidekspressen«, nr. 1/68), der sigter på samling af alle jernbaneinteresserede grupper i én forening, kan vel alle være enige om det principielt rigtigt i, men man må vel, som forslagstilleren også selv gør det, stadig kalde det for fremtidsmusik. Foreløbig må kræfterne bruges på de mere nærliggende opgaver og problemer.

Hertil må også vort medlemsblad regnes. »Jernbanen« er ikke alene det fornemste bindeled til medlemmerne, men også foreningens ansigt udadtil, og dermed et meget vigtigt aktiv for denne. Der er et meget stort spring fra de første, ret primitive, dupliserede »Meddelelser«, der tyngede hårdt på budgettet, til det nuværende, smukt udstyrede blad, der er (næsten) gratis for foreningen, hvilket skyldes aftale med et annoncebureau om, at en tekstside »betales af« en annonce-side. Trods dette og selv om redaktøren ofte og for små penge har fået ekstra sider, er der blandt medlemmerne et udtalt ønske om et endnu bedre blad med flere artikler. Det vil imidlertid koste en hel del penge, som bestyrelsen skal bevilge og altså tage andetsteds fra, men at de vil være godt givet ud, kan der vist ikke være tvivl om.

B. Dyrholm, sekretær
DJK's nordjyske afd.

DJK's bogserie

Der er atter en publikation »under opsejling«. Det er en fuldstændig omredigeret og udvidet udgave af publikation nr. 3.

Nr. 21 Hørve-Vørslev Jernbane

vil sandsynligvis kunne udsendes i slutningen af april. Nærmere følger i næste nummer af »Jernbanen«.

1. Næstved-Præstø-Mern Banen	kr. 8,50
2. Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
3. Hørve-Vørslev Jernbane	udsolgt
4. Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel, 1. del (motorlokomotiver, motorvogne, S-tog, lyntog m.v.)	udsolgt
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 |
| 17. Lyngby-Vedbæk Jernbane | kr. 25,00 |
| 18. Maribo-Torrig Jernbane | kr. 15,00 |
| 19. Dansk Jernbane-Klub. Maribo-Bandholm
Jernbane. Museumsbanen og dens rullende
materiel | kr. 10,00 |
| 20. Køge-Ringsted Jernbane | kr. 32,00 |

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,50 pr. publikation – nr. 15, 16, 17 og 20 dog kr. 1,50 pr. publikation) på postgirokonto 6 73 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup. Ved køb af tre bøger – eller flere – er portoen i alt kr. 2,00.

Udflugt på „Troldebanen“

Vejret har vel næppe været hårdere på nogen DJK-udflugt – end den 18. februar, hvor 125 medlemmer satte hinanden stævne i Kolding for at tage afsked med TKVJ. Den første del af udflugten »gik i vasken«, takket være snestorm, islag, isnende regn og svuppene tå – da vi nåede Grindsted, havde vi oplevet en hel meteorologisk opvisning. Efter kaffepausen i Grindsted gik det bedre – og det lykkedes at få et godt foto-stop. Fra Troldehede til Kolding kørte M 4 (med to TKVJ C-vogne og en lånt DSB EH-vogn) i en ren eksprestogs-plan – det er vist første gang, at Grindsted station har givet »genemkørsel« for et TKVJ-tog. Var turen ikke særlig »givende« for fotograferne, så kunne de vekslende landskaber ikke andet end glæde deltagerne. Jeg var i det mindste imponeret over al den uberørte natur – men jeg er også

Sjællanderven.

»Skagerak-Ekspressen«

Som supplement til artiklen »Skagerak-Expressen« (»Jernbanen«, nr. 2/68) bringes på side 26 oversigts-skitsen af de forskellige KDS-færgers vogndæk (samt et DSB-projekt). Skitserne er udført af nævnte artikels forfatter – *Preben Bech*.

Nogle data for den nye færge M/F »Christian IV«:

Tonnage	2682 brt
Længde	87,00 m
Bredde	15,65 m
Service fart	19 knob
Antal passagerer	800
Antal biler	140
Antal jernbanevogne	13–15

(alternativt 100 biler og 7 jernbanevogne).

(Biler = personbil-enheder).

Vort forsidebillede

DJK-udflugtstog på »Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane«. Udflugtstoget fremføres af HO L 406. Optagelsen er foretaget mellem Vrads og Them by – i noget af Danmarks smukkeste natur. Tidspunktet: 15. oktober 1967. Det er svært at forstå, at »Danmarks smukkeste privatbane« nu er slettet af kortet.

Manden bag kameraet var: *Kjeld Chorfitzen*.



DSB - program 1968

med et væld af gode rejsetilbud

Det betaler sig at gennemlæse statsbanernes interessante og rigt illustrerede program, før De planlægger Deres ferie. Programmet fås gratis i statsbanernes rejsebureauer eller på nærmeste jernbanestation – også privatbanestation.

DANSKE STATSBANER

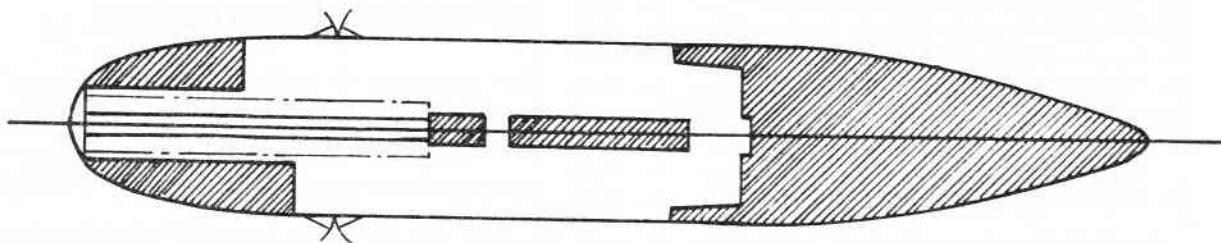
SKAGENSBANEN

byder velkommen

i de nye *LYNETTE*-tog

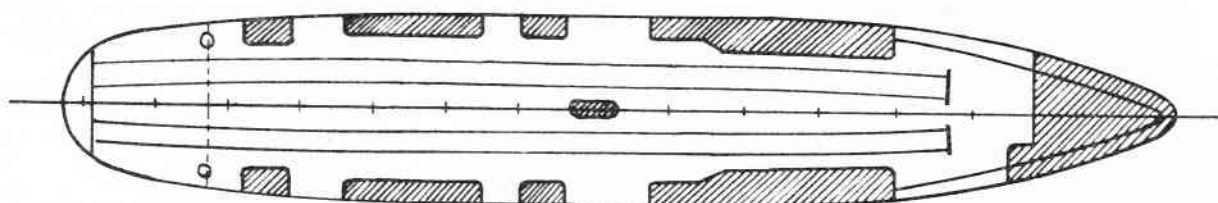
Ny køreplan trådte i kraft 15. marts –
se statsbanernes publikumskøreplaner side 365/367





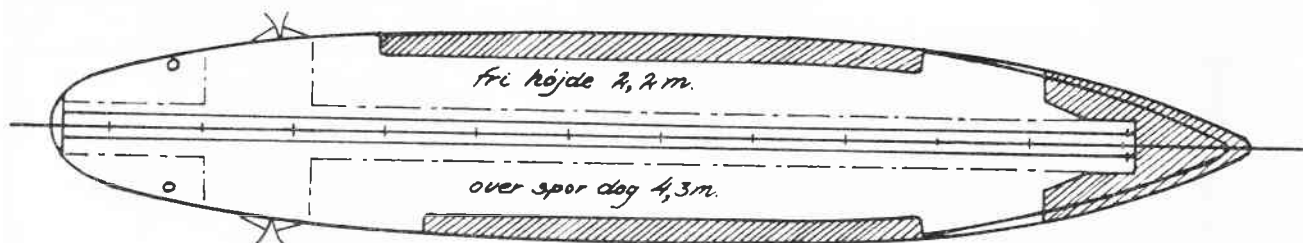
M/F "Skagerak I" 1939

400 pass., 2 godsvogne, 30 biler



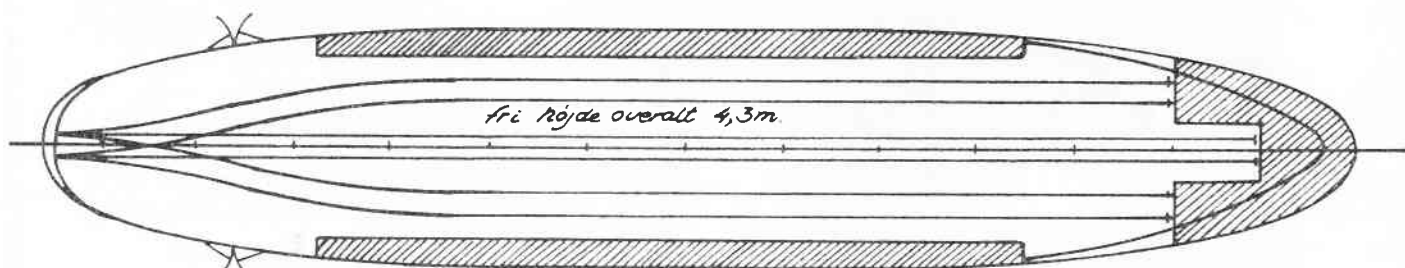
D.S.B. - udhast (Komm. bettenk. 1947)

235 pass., 18 godsvogne, 3(!) biler



M/F "Skagen" 1958

670 pass., 6 godsvogne, 45 biler



M/F "Skagerak" 1965

M/F "Christian IV" 1968

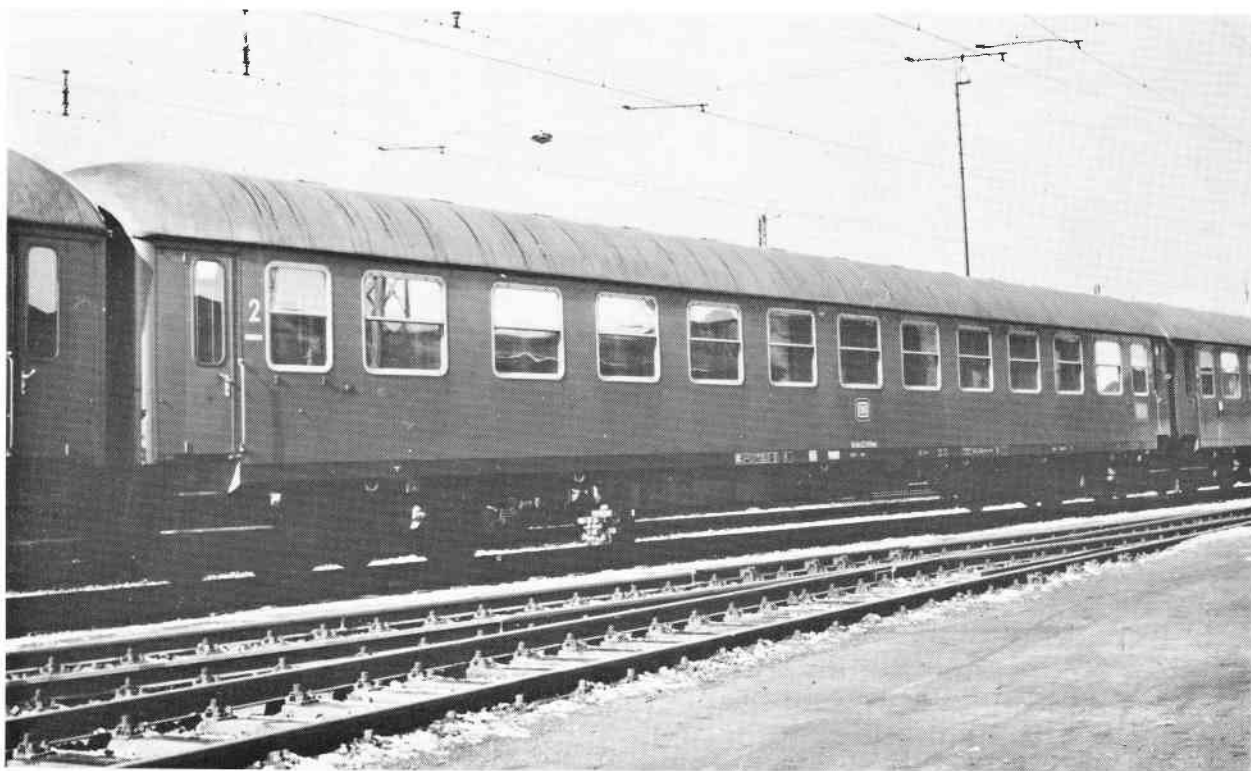
1000 pass., 15 godsvogne eller 145 biler

skala 1:500



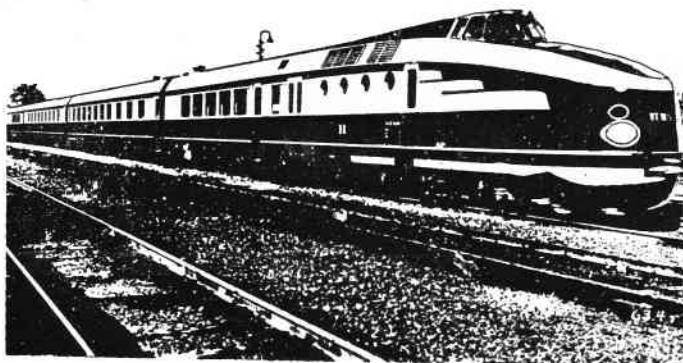
Stemmingsbillede fra Lillerød (nuværende Allerød) station – taget en sommerdag i 1905. Nu 60 år senere er idyllen borte, den gamle lygte er erstattet af en køreledningsmast – og de rolige, afbalancerede mennesker på perronen er erstattet af travle, rastløse ditto.

Arkivfoto: M. Krojjer Christensen.



DSB har for den kommende rejsesæson hos Tyske Forbundsbaner (DB) lejet 12 liggevogne, som vil blive indsat i de specielle rejsebureausærtog (»Bologna-Express«, »Skanropa-Express«, »Salzburg-Express« og »Genova-Express«), der befordrer selskabsrejsende til de mange populære rejsemål i Sydeuropa. Benyt toget i sommer. – De skulle hente et rejseprogram på stationen – endnu i dag. DSB vil disponere over vognene: Litra Bcüm (Bauart 243), nr. 50-40 305 – 50-40 316.

Foto: Deutsche Bundesbahn.



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

Speno International S. A.

Geneve

48-stens skinneslibetog TM 410



Repræsentant i Norden:

SOPHUS BERENDSEN A/S Amaliegade 10, København K.

