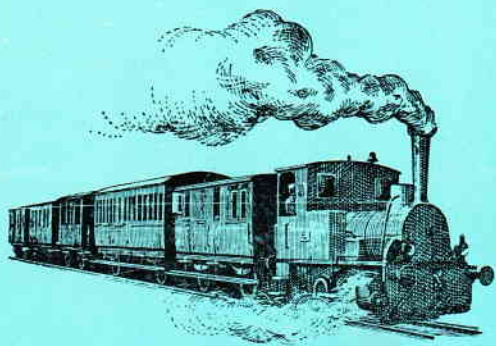




Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM

nr. **5**
Juli 1968



Ta' toget til Alperne i

OBERBAYERN
SCHWEIZ, ØSTRIG,
ITALIEN, FRANKRIG,
eller til
SCHWARZWALD
— individuelt eller på selskabrejse,

Dette er Deres vogn på rejsen . . men hvis De ikke kan undvære Deres bil så ..

ta' bilen med i toget

De sparer tid - sparer kræfter - sparer penge - sover mens Deres bil kører med toget,
og De undgår overfyldte motorveje.

Alle oplysninger om billetpriser og køreplaner til disse tog kan De få i de autoriserede
rejsebureauer og i automobilklubberne.

Vi ønsker Dem en god rejse!

DEUTSCHE BUNDESBAHN

Generalvertretung für Dänemark und Norwegen:

Vester Farimagsgade 1/472, København V.





DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Jernbanen

Nr. 5 - 1968

8. årgang

Foreningen er tilsluttet:

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

Foreningen samarbejder med:

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

*

Formand:

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

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Museumstoget:

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

DJK Odense-afdelingen:

Hans Gerner Christensen,
Bernstorffsvej 17, Odense.
Tlf. (09) 13 06 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.),
Estersvej 19 B, Hellerup.
Tlf. (01 43) HEIrup 6850.

Annonceekspedition:

Forlaget Ørested, Tagensvej 85 E,
København N. Tlf. (01) TA 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.



»Jernbanen« nr. 4/1968 – præsentation af vor forenings museumsbane nr. 2. Endelig lykkedes det da at komme i gang. »Jernbanen« nr. 4/1968 – Sidste! Sidste! Åbningen aflyst.

Hvar var dog sket? Jo, vi var her i foråret endelig nået til det sidste problem, der skulle klares inden åbningen. Vi regnede det faktisk for en ekspeditionssag, idet det drejede sig om, at ministeriet for offentlige arbejder, der har fulgt sagen i to år, skulle afgøre, hvem der skulle føre tilsyn med drift og materiel. Svaret var det for alle helt uventede, at der ikke var fornøden lovhjælp til at tillade den ønskede offentlige personbefordring. Da statsbanerne ej heller havde lovhjælp til at løse problemet for os, måtte vi altså konstatere, at på det spor, hvor en privatbane havde drevet persontrafik i 40 år, kunne det nu ikke lade sig gøre at køre veteran tog om søndagen.

Miserens årsag var, at et kommunalt industristamspor og en veteranbane er helt ukendte begreber i dansk jernbanelovgivning.

Vi syntes, det lød lidt for urimeligt. Andre syntes det samme, så hvorfor give op. Vi forsøger derfor nu at opnå en løsning ad politisk vej. Henvendelser til Mariager byråd og turist- og erhvervsorganisationer er blevet særdeles godt modtaget, hvilket vi er meget taknemlig for, og har udvirket, at i sidste halvdel af juni vil en delegation, bestående af Mariagers folketingsmand, Otto Mørch, Mariagers viceborgmester, advokat Aas Larsen, formanden for Mariager turistforening, direktør E. Thougård, formanden for Mariager fjords erhvervssamarbejde, kontorchef K. E. Andersen samt to repræsentanter for DJK, ved personlig henvendelse til trafikminister Ove Guldberg, der er orienteret om sagen, undersøge mulighederne for en løsning. Hvilke muligheder der er, kan der i skrivende stund intet siges om. Medlemmerne opfordres til at følge med i dagspressen, som har ofret sagen megen opmærksomhed.

(Fortsættes side 7)

Vort forsidebillede:

På udflugten den 30. april 1968 blev DSB-damploko, litra E nr. 977 »for-eviget« på billeder, der sikkert er løbet op i et fire-cifret antal. Her er et af de mindre traditionelle – det smukke damploko set i »fro-perspektiv«. Manden bag kameraet – i grøften – var:

H. E. Pedersen.

Andelsbanken

Deres bank



Østergade 28 – Struer

Tlf. (07) 85 06 77

Hempels Ingeniør Forretning

Peders Skramsgade 1

København K

Tlf. MI 9842



Velkommen til **SVERIGE**

og GOD REJSE med

SVENSKES STATSANER!

Oplysninger og billetter hos

SVENSKES STATSANERS REJSEBUREAU

HOVEDBANEGARDEN, KØBENHAVN V.

TELEFON (01) 11 75 00 – TELEX 2456



KIG NED ...

HVOR UNGDOM

OG MODE MØDES

Ring eller skriv

efter

NYHAVNS MODE-AVIS

Nyhavn 13/17+23

Tlf. BY 3214 . 12 85 87

Hadsten Kjolefabrik



Søndergade 6

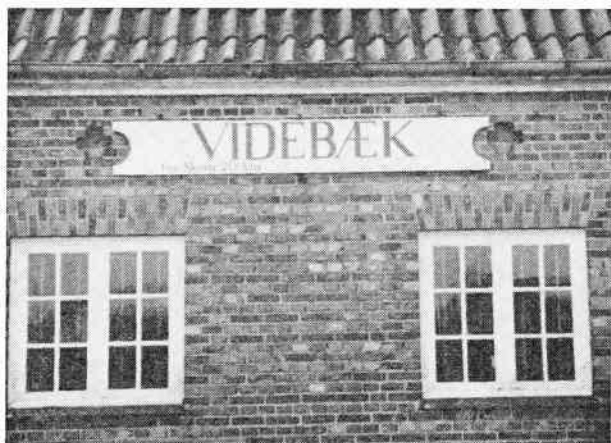
Hadsten

Tlf. (06) 19 41 11 - 48

Skjern - Videbækbanen

Af Ib V. Andersen

I begyndelsen af dette århundrede var behovet for så vidt angår nye jernbaner i det væsentligste dækket på øerne og i det nordlige og sydlige Jylland. Derimod fandtes der i Midtjylland flere af de såkaldte jernbanetomme områder, væsentligst egne, der var fyldt af moser og engstrækninger eller dækket af vældige heder og derfor kun tyndt befolket. Beboerne i disse områder havde indtil da ikke været i stand til at få gennemført noget jernbaneprojekt, der kunne forbedre de trafikale forhold, som navnlig om vinteren med nærmest bundløse veje kunne være overordentlig vanskelige.



Stationsskiltet på banens endestation. Bemærk, at der var gjort plads til »Fra Skive ... km.«. Foto: Ib V. Andersen.

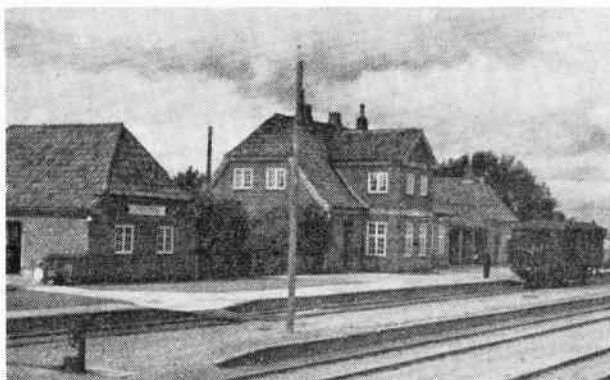
To af disse såkaldte jernbanetomme områder var egnene mellem Ringkøbing, Herning, Holstebro og Skjern, og mellem Holstebro, Viborg, Skive og Herning. Her voksede omkring århundredskiftet kravet om anlæg af nye jernbaner i styrke, og blandt de projekter, der samlede størst tilslutning, var tanken om anlæg af en jernbane fra Skive til Skjern. Hvis dette projekt realiseredes, ville man på én gang tilvejebringe stærkt forbedrede samfærdselsforhold for den lokale befolkning samtidig med, at man fik en bane, der kunne benyttes som transitbane og betyde en hurtigere forbindelse mellem det nordlige Jylland og Esbjerg, dengang som nu en vigtig udførselshavn for landbrugsvarer, navnlig til England.

Planen om anlæg af en jernbane fra Skive til Skjern kom til en offentlig drøftelse i foråret 1900.

I sommeren 1901 afholdtes en række møder om banen, bl. a. i Skjern og Videbæk, og i 1902 indgaves andragende om bygning af banen. Den videre behandling af projektet på Rigsdagen blev dog udskudt til 1904, og i mellemtiden foranstaltedes en undersøgelse af de på strækningen værende tørveforekomster, der beregnedes til ca. 5,1 mill. tons, som man påregnede ville få stor betydning for en eventuelt kommende bane. Endvidere forelagdes projektet i 1902 den daværende chef for statsbaneanlæggene, overingeniør Tegner, til udtalelse. Denne var ikke helt overbevist om planens rigtighed, og navnlig var han skeptisk med hensyn til banens betydning som transitbane, der kun ville kunne opnås på bekostning af eksisterende baner. Tilbage var så ønsket om at betjene den lokale befolkning, og dette kunne efter Tegnens opfattelse bedst ske ved anlæg af lokale baner.

Den af ministeriet for offentlige arbejder i 1904 nedsatte kommission, der af hensyn til en ensartet behandling fik alle de indkomne jernbaneprojekter til behandling, vedtog næsten enstemmigt under hensyn til de meget betydelige udgifter, gennemførelsen af det samlede projekt ville medføre, at der foreløbigt anlagdes en statsbane fra Skjern til Videbæk, medens den øvrige del af projektet indtil videre stilledes i bero. Rigsdagen fulgte kommissionens indstilling, og anlægget af Skjern-Videbækbanen fik fornøden lovhjemmel i den store jernbanelov af 27. maj 1908.

Skjern-Videbækbanen anlagdes som en let normalsporet bane, uindhegnet og med 32 kg skinner à 11 meter i grusballast. Største stigning er 8,3 ‰, og maksimalhastigheden fastsattes til 45 km/t. Foruden endestation i Videbæk, der byggedes ca. 500 meter nord for Herning-Ringkøbing landevej, anlagdes stationer i Kongsholm, Sædding (krydsningsstation) og Herborg samt trinbrætter ved Risdal mellem Sædding og Herborg og umiddelbart syd for Herning-Ringkøbing landevej i Videbæk, Videbæk trinbræt, beliggende indenfor Videbæk stations indkørselssignal og altså på stationens område. På Videbæk station opførtes endvidere en mindre remise, ligesom der her foruden vandforsyningsanlæg anbragtes en drejeskive med effektiv



Videbæk station (1954).

Foto: Ib V. Andersen.

længde 12,8 meter. Remisen var i brug så længe togene på banen fremførtes af damplokomotiver, efter driftens motorisering benyttedes den ikke meget. Den blev nedrevet omkring 1950.

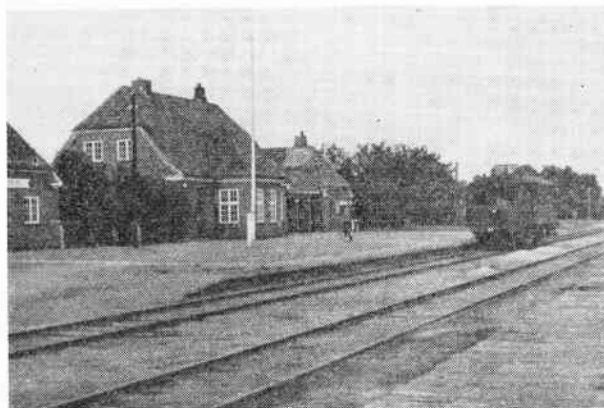
Af banens stationer er Videbæk så langt den største. Selve byen har udviklet sig omkring den i 1858 færdigbyggede Aarhus–Ringkøbing landevej og er efterhånden blevet et centrum på egnen med flere handels- og industrivirksomheder, pengeinstitutter m. m. I 1925 – få år efter banens åbning – havde byen 667 indbyggere. Ved de to mellemstationer Herborg og Kongsholm er der kun tale om meget spredt bebyggelse, og det samme gælder trinbrættet Risdal. Derimod forekommer en lidt tættere bebyggelse ved Sædding station med den nærliggende landsby Rækkermølle.

Banen, der fik en driftslængde på 19,5 km, åbnedes for offentlig drift den 15. november 1920. Ved lov af 6. maj 1921 vedtog Rigsdagen bygningen af strækningen Videbæk–Skive, men arbejdet hermed blev ikke påbegyndt, og efter nogle års forløb blev projektet helt opgivet jvf. lov af 20. maj 1933.

I de første år efter banens åbning transporteredes ikke ubetydelige mængder mergel og andre gødningsstoffer, hvorved det blev muligt at opdyrke de tidligere så ufrugtbare områder. På dette område har banen haft stor betydning, hvad enhver, der foretog

en rejse på banen ved selvsyn kunne overbevise sig om. Det er således, at man kun vanskeligt kunne få øje på den tidligere så alt dominerende hede, og hele egnen er nu opdyrket som enhver anden del af landet, og det er ikke de ringeste gårde, man kan se fra banen – tværtimod.

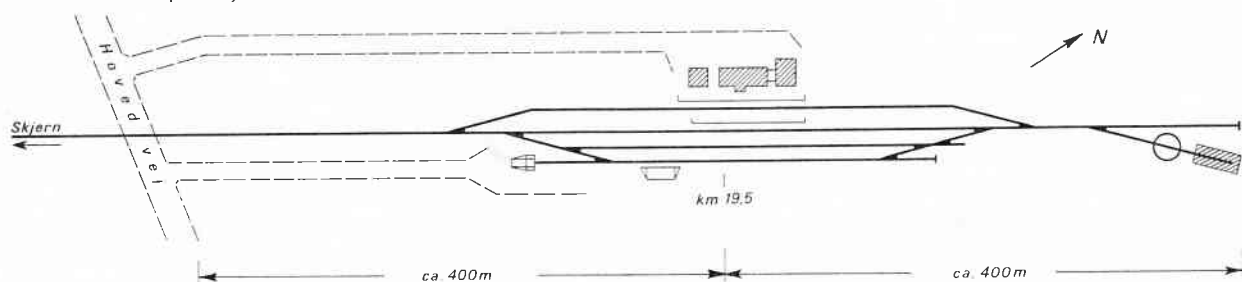
Fik banen således betydning for kultiveringen af egnen, blev forventningerne om de store transporter af indenlandsk brændsel skuffet. Her kunne der blive tale om ret betydelige mængder briketter fra briketfabrikken i Fiskbæk v/ Herborg; men hele produktionen sendtes med lastbiler. Ligeledes forventedes en del transporter fra kartoffelmelsfabrikken i Videbæk, men disse androg ikke mere end omkring 1500 tons årligt, hvilket naturligvis var alt for lidt til at forsvare opretholdelsen af banen. Heller ikke andre godsarter – stykgods eller vognladningsvise – har banen haft mange af, og banens betydning blev derfor ret underordnet i løbet af få år. For persontrafikkens vedkommende stillede sagen sig ikke bedre; hertil bidrog bl. a. tre rutebiler til og fra Videbæk, hvoraf én, Herning–Videbæk–Ringkøbing, oprettet 1933, blev drevet af statsbanerne.



Herborg station (1954). Stationerne i Sædding og Kongsholm har et tilsvarende udseende. Foto: Ib V. Andersen.

Det i 1930 nedsatte stykgodsudvalg, der som bekendt også fik til opgave at undersøge forskellige

Videbæk station (1923).



sidebaners driftsresultater, kom også til at behandle Videbækbanen. Resultatet af undersøgelsen var ikke opmuntrende, idet man konstaterede et årligt driftsunderskud på kr. 105.000,-, og så var der endda ikke taget hensyn til forrentning og afskrivning. Statsbanerne mente derfor i 1932 det rigtigst, da lovforslag om nedlæggelse af forskellige sidebaner skulle forelægges, at foreslå Videbæksbanen nedlagt, dog således at der opretholdtes en indskrænket drift alene omfattende godsbeholdning. Ved lov af 20. maj 1933 blev der givet hjemmel til nedlæggelse af banen, dog tidligst efter 1. oktober 1934, og efter at der var gennemført en forenkling af driften samt efter tilslutning til nedlæggelsen fra begge Rigsdagens finansudvalg.

Togfremførslen, der hidtil var sket med damplokomotiv, oprindelig litra Bs, senere litra A og sidst litra J, udførtes fra sommerkøreplanens ikrafttræden i 1934 af motorvogne litra ME, medens stationstjenesten på mellemstationerne overgik til private gennem entreprenørordninger. Antallet af plantog var nogenlunde uforandret, 4 à 5 daglig i hver retning, og de fleste bestående af en enkeltkørende motorvogn. Herigennem lykkedes det at forbedre banens økonomi i nogen grad, men dog ikke så meget, at den i 1936 nedsatte trafikkommission mente en fortsat opretholdelse af banen med både person- og godstrafik var mulig. I stedet stillede forslag om opretholdelse alene af godstrafikken ved traktorkørsel efter behov på samme måde som ved f. eks. Sorø-Veddebanen.

Som andre baner oplevede Videbækbanen en kortvarig opblomstring under den anden verdenskrig. Det af trafikkommissionen stillede forslag om personbefordringens ophør nåede ikke at blive ført ud i livet før krigens udbrud, og banen fortsatte som hidtil. Dog måtte togene atter fremføres af damplokomotiver, da der ikke længere kunne skaffes

benzin til de små benzinmotorvogne, denne gang benyttedes fortrinsvis K- og D-maskiner, lejlighedsvis formentlig også andre typer. Efter genoprettelsen af normale tilstande reduceredes banens betydning igen, idet dog godstrafikken fik et omfang, der kunne berettigede banen opretholdt som godsbane, medens persontrafikken var af beskedent omfang. Det tidligere fremsatte forslag om personbefordringens ophør fik derfor efterhånden på ny interesse.

Efter at fornøden hjemmel var tilvejebragt indstilledes persontrafikken på Videbækbanen fra den 2. oktober 1955. At dette ikke skete tidligere havde sin årsag i nødvendigheden af en udbygning af vejnettet, der hidtil ikke havde været i stand til at tage den forøgede rutebilkørsel, som trods alt måtte blive følgen af banens nedlæggelse som personbane.

Efter ophøret af personbefordringen afkortedes banen til umiddelbart syd for hovedvejen Herning-Ringkøbing. Den oprindelige station i Videbæk bortsolgtes tillige med det meste af det nord for hovedvejen værende terræn, og en ny station indrettedes i en tidligere baneformandsbygning nord for hovedvejen. Denne bygning er senere udvidet og ændret noget. Syd for hovedvejen er opført pakhushus og anlagt læssespor. De tre mellemstationer er ligeledes solgt, men vognladningsgods kan fremdeles ekspederes til og fra alle fire tidligere stationer.

Kørslen på banen udføres nu af en Ardel-traktor fra Skjern, der normalt kører en dobbelttur til Videbæk søgne mandage-fredage. Trafikken andrager skønsmæssigt 30-60 vogne pr. måned.

MHVJ

(fortsat fra side 3)

Med hensyn til indkøb af rullende materiel fra de nys nedlagte baner går det heller ikke godt. I Ebeltoft formelig slås de store ophugningsfirmaer om materiellet, og i Horsens blev prisen på L 406 pludselig sat 50 % i vejret.

Et lyspunkt er der dog. Kan vi ikke invitere medlemmerne på damptur, så kan vi da nu invitere på fisketur. Vi har købt en bæk (det siges, at der engang er set en bækørred deri) med tilhørende enge og grønne skrænter. Det tidligere læssevejsareal til Handest station indgår i arealet, på hvilket vi agter at opføre en remisebygning, da det stadig ikke er muligt at få kontakt med ejeren af den tidligere remisebygning i Mariager. Også her sker der noget, idet vi er i fuld gang med at indrette kontor, arkivrum, soverum og opholdsrum i den tidligere pakhushusbygning. Så læg blot sommerturen omkring Mariager alligevel. Selvom vi måske ikke kommer i gang med kørslen i sommer, kan der godt blive et lille job til Dem også.

B. Dyrholm.



ME 643 holder klar til afgang mod Videbæk - på Skjern station (1954). Foto: Ib V. Andersen.

Hausgaards Camping

Stedet hvor De vil føle Dem tilfreds
og rigtigt nyde ferien og de skønne
omgivelser

Klitmøller pr. Thisted
Tlf. (07) 91 - 20

Aalholm Automobilmuseum

Nysted - Lolland

Åbent hver fra påsken til slutningen af
oktober fra kl. 10-18.

Der udstilles over 150 biler fra årgang 1894-1935

Fra 1 cylinder til 16 cylindre

Udstillingsareal 4 haller på i alt 2600 kv.m.

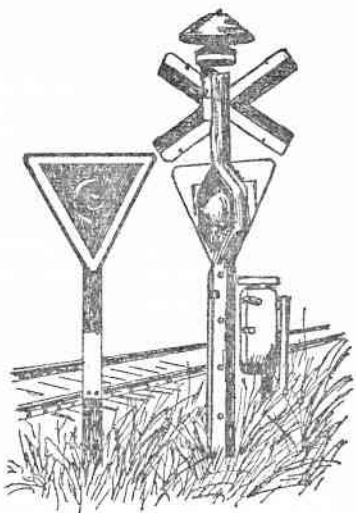
Restaurant med varme og kolde retter

Skøn udsigt over Østersøen

Spiritusbevilling

Hillerrød Privatbaner

Gribskovbanen og
Hillerrød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane



SKAGENBANEN

Skagen

Tlf. (08) 44 10 10

Agerskov Sogens Spare & Laanekasse

Alle bankforretninger

Agerskov, S. Jylland
Tlf. (048) 3 31 13

AALBORG STIFTSBOGTRYKKERI

Bonnesensgade 12

Aalborg

Tlf. (08) 13 55 33

Høj Kro Gæstgiveri

Højer

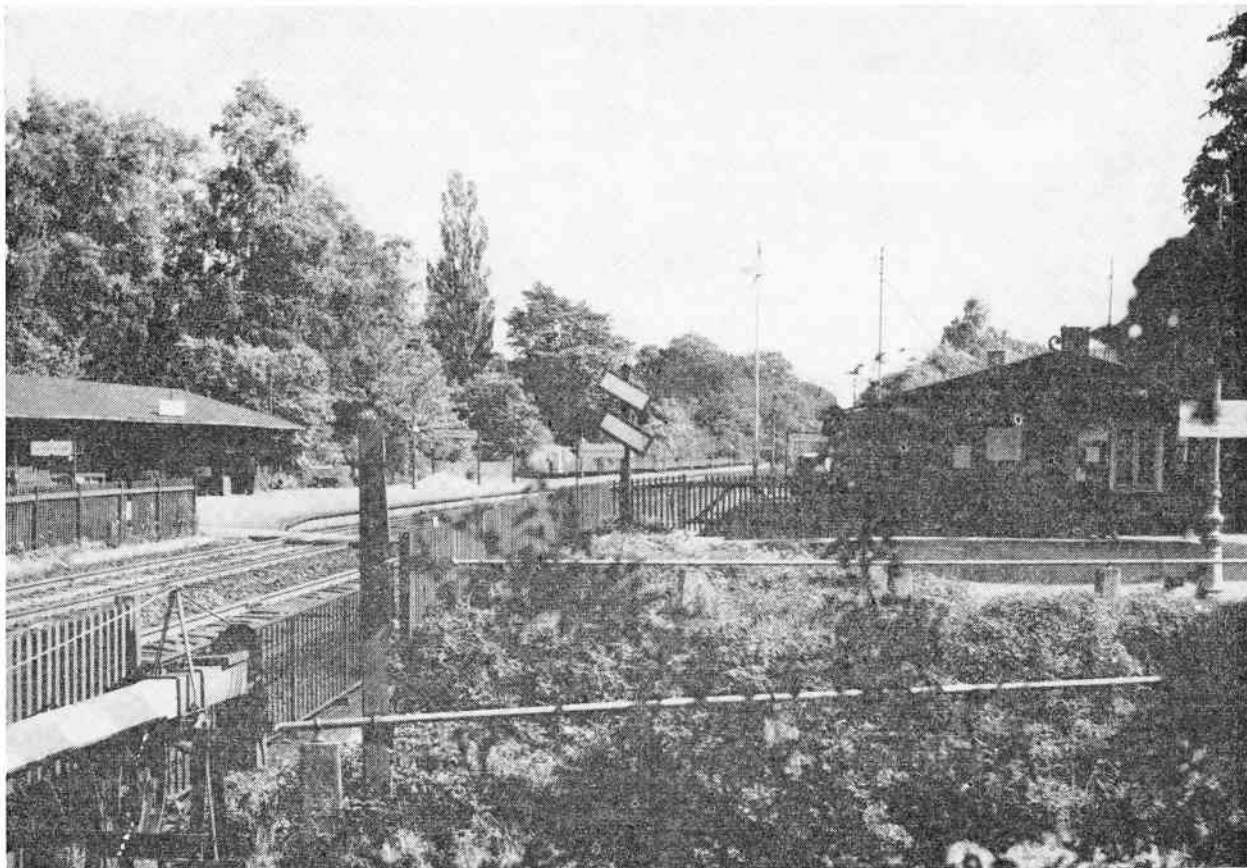
Stedet hvor De får 1. kl. service,
og som De vil komme tilbage til

Tlf. 047 - 4 23 20

Endnu en idyl forsvandt

Springforbi

Af P. Thomassen



En sand idyl. Springsforbi station set mod syd.

Foto: P. Thomassen.

Rundforbi, Korum, Springforbi... af de snurrige navne på lokaliteter i Jægersborg Hegn bliver det sidste sørgeligt aktuelt, efter at Springforbi station er nedlagt.

Om folk i almindelighed vil savne stationen, er nok et spørgsmål. Det skulle da lige være i tilfælde af, at parkeringspladsen ved dens ene side også nedlægges.

Men stationen har udfyldt sin mission: Oprindeligt var den målet for søndagsturen, når man ville lidt længere væk end Dyrehavsbakken og Peter Liep, eller den var hjemrejsestation efter en trættende bakketur, på hvilken man var blevet svimmel af de høje glas og havde vovet sig for langt bort fra Klam-

penborg. Senere blev Springforbi en ikke helt ubetydelig nærtrafikstation, hvad der egentlig kan undre, da kun de store villaer på Strandvejen mellem Trepilelågen og lidt forbi Strandmøllekroen havde fordel af at tage toget til København. Den mere lokale trafik mellem Klampenborg og Skodsborg tog »Strandvejsbusserne« sig af allerede i 1916, og de har ikke sluppet den siden.

Statsbanerne var faktisk ret fremsynede, da de ved projekteringen af Kystbanen regnede med, at der kunne blive en betydelig skovtrafik fra og til Springforbi. Klogeligt startede man ret beskedent. Ubetjente holdsteder eller trinbrætter var en pestilens for DSB dengang (ligesom det har været det de

**NATRESTAURANTEN
EVA KLUBBEN**

Lundtoftegade 127
Tlf. ÆG 8909
Bordbestilling: Tlf. TA 40.111

E. GRØNBECK
Bliktud

Apperupvej 2 – Hellebæk
Tlf. 03-207 - 314

A/S GEFION FILM
dir. Gregers

Rådhuspladsen 16 – V.
Tlf. 12 26 10

HENNING JENSEN
Entreprenør

Vallesved pr. Næstved
Tlf. 03 - 74 51 71

RINGKJØBING MISSIONSHOTEL
Torvet 8

Ringkøbing
Tlf. (07) 32 01 44

**KARLA JENSENS
PENSIONAT**

Langelinie 20 – Odense
Tlf. (09) 11 98 53

Storebælt overfartens
Restaurationer

Korsør
Tlf. (03) 57 06 18

**Den hyggelige kro, hvor motorfolk
altid er velkomne!**

Masser af parkeringsplads

BENLØSE KRO

v/ John Løndahl

– MODERATE PRISER –

Tlf. Ringsted 61 16 07

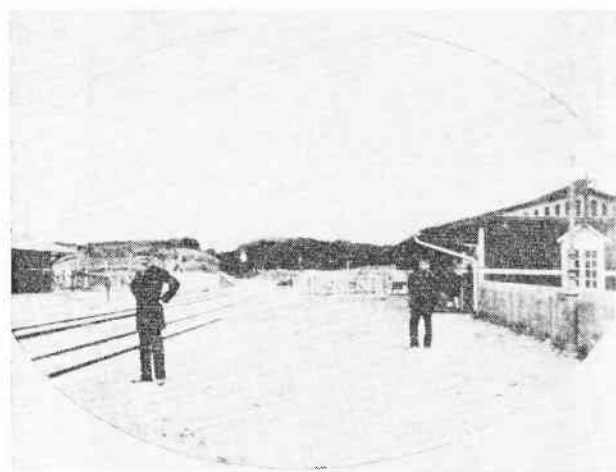
Selskaber fra 20–100 modtages

sidste 13 år), så mindre end et billetsalgssted kunne det ikke være. Det var dog kun åbent i sommertiden de første år, og starten var ret beskeden af ganske uforudsete årsager.

Driftsåret 1897/98 var det mest bevægede for DSB i mands minde. Det var først og fremmest landets største jernbanekatastrofe, Gentofte-ulykken, der prægede årsberetningen; dertil kom overgangen til metersystemet, takstændringer, Kystbanens åbning, der blev en stor skuffelse, både hvad tilstrømning og driftsresultat angik; materielpriserne var steget, værkstedsforholdene i København mangelfulde o.s.v., o.s.v. Det var et trist år, banerne skulle holde 50 års jubilæum i! Ser man bort fra de sørgelige beretninger om Gentofte-ulykken, er årsberetningen let pudsig i sin jammer om det mindre gode finansielle resultat af driften 1897/98; man venter at se et million-underskud på regnskaberne, og så viser det sig, at overskudet er faldet fra 5,17 til 4,43 mill. kr.

Som nævnt skuffede Kystbanens driftsresultater. Godstrafikken var elendig, persontrafikken var under forventning selv i sommermånederne; man havde ventet en stor trafik navnlig fra Rungsted (Hørsholm), men det viste sig, at der i august måned 1897 gennemsnitligt var 110 rejsende i togene ved disses afgang fra Rungsted. I januar 1898 var der 34!

På én eller anden måde lykkedes det at regne ud, at Kystbanen forøgede indtægterne med ca. 235.000 kr. og udgifterne med ca. 465.000 kr., og at den arme Kystbane havde kostet DSB ca. 230.000 kr. i underskud. Der var investeret 900.000 kr. til rullende materiel (herunder 28 stk. toctages vogne og 12 stk. af de åbne skovvogne) og inventar m.v., men det rullende materiel kunne selvfølgelig også rulle på andre strækninger end på Kystbanen.



Springforbi holdeplads ved Kystbanens anlæg (1897).

Foto: Illustreret Tidende (PT).

»Springforbi Holdeplads«, som den først kaldtes, bestod fra starten af lave, hyggelige træbygninger, der i tidens løb er forbløffende lidt ændrede. Der var billetsalg på begge sider af dobbeltsporet og billetkontrol på søn- og helligdage – begge dele ophørte ca. 1950. Billetsalget på skovsiden bibeholdtes dog.

I det første driftsår solgtes kun 9570 billetter fra Springforbi. At starten var så beskeden, skyldtes folks opskræmthed over Gentofte-ulykken, der indtraf 11. juli 1897, og Kystbanen åbnedes 2. august. Tilliden til togsikkerheden havde fået et knæk, som det tog lang tid at forvinde. Tåbelige og grundløse rygter om, at broen over Skodsborg Mose var usikker, gjorde også sit til, at man ikke turde køre på Kystbanen. Der blev endda afholdt en ekstra belastningsprøve med en række lokomotiver på broen, hvorved det viste sig, at nedsynkningen kun var en brøkdel af det tilladelige. Som bekendt har broen holdt til den stigende trafik i 70 år.

Næste år gik det noget bedre: 26.013 billetter. 1898/99 var da også et fuldt driftsår med alle sommermånederne. Herefter steg trafikken jævnt, således at der ved udbruddet af 1. verdenskrig solgtes godt 60.000 billetter årligt, og stigningen fortsatte til 1925/26, da tallet kulminerede med 105.000. Så gik det støt den anden vej; bemærkelsesværdigt er faldet fra 1931/32 (71.000) til 1932/33 (42.000). 2. verdenskrig bragte ingen nævneværdig stigning; i 1945/46 med den sparsomme toggang kom man helt ned på 12.000. Senere års gennemsnit lå på omkring 20.000 indtil midt i 1950'erne, da indskrænket ekspeditionstid henviste de rejsende til billetkøb i togene, og da det ikke længere var moderne at benytte tog til skovture.

Selv om der kun er en enkelt industrivirksomhed i nærheden af stationen, blev der dog behov for godsekspedition. »Strandmøllen« var forlængst nedlagt som papirfabrik, men et aktieselskab havde overtaget bygningerne i 1898 og påbegyndte maskinfabrikation og bådebyggeri. Selv om dette ikke fik nogen lang levetid, har virksomheden utvivlsomt været medvirkende til, at Springforbi blev til »rigtig holdeplads«, hvilket i dag svarer til »u. S.« – for sidespor kom der aldrig. Man ofrede godt 5000 kr. på udvidelser i 1909, således at stykgods kunne ekspederes, og snart efter oprettedes en postekspedition i stationsbygningen på skovsiden. Hidtil kunne der kun ekspederes banepakker, der gav ca. 100 kr. årligt i indtægt. Godsmængden kunne naturligvis ikke blive imponerende, når der ikke kunne ekspederes vognladningsgods; mærkværdigvis er der opført 24 t ankommet vognladningsgods i 1929/30,

Kør med
Helsingør - Hornbæk - Gilleleje
Banen

gennem det smukke Nordsjælland

Kæmnerkontoret

i Nykøbing Mors

Tlf. (07) 72 14 88

Bregnerød Camping

Den skønneste plads – nyd den gode udsigt
Stedet De vil blive tilfreds med

Tlf. 03 - 208 - 155

VARDE PRIVATBANER

Vestbanegården
Varde

Tlf. 052 - 2 13 98

Besøg DANMARKS AKVARIUM

Det er en oplevelse som De ikke
må gå glip af

Charlottenlund
Tlf. HE 3283

H. Albertsen & Sønner **Malermestre**

Jernbanegade 15
Nykøbing F.
Tlf. (03) 85 00 57

Murer- & Entreprenørfirma

v/ hr. Vagn Nielsen

Dåstrup pr. Viby
Tlf. (03) 39 33 10

Oversigt over DAMPLOKOTIVERNES LØB - sommerkøreplan 1968.

tognr	litra	fra	afg	til	ank	art	løber
1. distrikt x)							
2205	E	Gb	3.30	Kb	6.15	G	hv u lø
2036	E	Kø	8.12	Gb	10.16	G	ti-lø
254	E	Kb	17.01	Kh	19.10	P	hv u lø
2071	E	Gb	15.26	H1	15.51	G	ma-to
2071	E	H1	16.48	G1	17.14	G	ma-to
2071	E	G1	18.38	Kø	20.15	G	hv u lø
8371-1	E	Kh	15.31	Kk	15.38	M	fr
8371	E	Kk	15.57	G1	17.14	G	fr
2. distrikt							
2905	E	År	8.22	Ab	12.10	G	lø (22/6-10/8)
908	E	Fa	6.03	Pa	8.55	P	ma (24/6-5/8)
2711	E	Fra	5.45	Hr	9.57	G	ti-fr
24	E	Fa	6.21	Ng	8.19	P	lø (22/6-10/8)
5928	E	År	9.45	Fa	11.34	M	lø (22/6-10/8)
2740	E	Hr	18.30	Fa	20.38	G	ti-fr
2940	N	Fra	11.48	Pa	15.28	G	ti-lø (21/6-10/8)
4044	E	Fa	10.50	Od	11.50	M	lø (22/6-10/8)
2045(1)	E	Ng	11.49	Fa	13.19	G	lø (22/6-10/8)
2045(2)	E	Fa	13.30	År	15.35	G	lø (22/6-10/8)
2047	E	Ng	14.33	Fra	16.20	G	lø (22/6-10/8)
349	E	Es	18.17	Fa	19.23	E	fr
2055	E	Ng	16.20	Fra	18.03	G	lø (22/6-10/8)
2355	E	Es	17.25	Fra	21.49	G	ma og fr (21/6-9/8)
2057	E	Ng	17.33	Fra	20.30	G	fr (21/6-9/8)
2062	E	Fa	13.35	Ng	15.02	G	fr og lø (21/6-10/8)
2364	E	Fra	13.55	Es	17.09	G	fr
7068	E	Od	12.35	Ng	13.10	P	lø (22/6-10/8)
2973	N	Pa	18.14	Fra	22.16	G	hv u lø (21/6-9/8)
9973	N	Pa	17.14	Fra	20.37	G	lø (22/6-10/8)
976	E	Ab	17.38	Ar	20.36	P	fr (21/6-9/8)
384	E	Fa	15.03	Es	16.36	P	ma og fr (21/6-9/8)

x): Samtlige "dampløb" kan med kort varsel overtages af diesel-lokomotiver.

§): Litra E - på mandage

Maskinløb (omløbsplan)

Gb E: 2205(hv u lø) - 254(hv u lø)
Kø E: 2036(ti-lø) - 2071(ma-to)
8371/2071(fr)

Ar E-I: 2711(ti-fr) - 2740(ti-fr)
908(ma) 2973(ma)
Ar E-II: 2364(fr) - 349(fr)
4044/7068(lø) 2047(lø)
Ar E-III: 384(ma+fr) - 2355(ma+fr)
24(lø) 2045(1)(lø)
Ar E-IV: 2062(fr+lø) - 2057(fr)
2055(lø)
Ar E-a: §) 2905(lø) - 976(fr)
Ar E-b: 5928(lø) - 2045(2)(lø)
Fa N: 2940(ti-lø) - 2973(ti-fr)
9973(lø)

§): Maskinen er nedbrudsreserve i Ab fra lø til fr.

Understregede ugedage angiver, at maskinen kun kører visse perioder - se kolonnen "løber".

Stationsforkortelser

Art = togart

Gb = København G.
G1 = Glostrup
H1 = Hellerup
Kb = København H.
Kk = Østerport
Kø = Korsør
Ab = Ålborg
Ar = Århus H.
Es = Esbjerg
Fa = Fredericia
Fra = Fredericia Rbg.
Hr = Herning
Ng = Nyborg H.
Od = Odense
Pa = Padborg
År = Århus Rbg.

E = eksprestog
G = godstog
M = tom maskine
P = persontog

ebj 6/68

Bilag til



Jernbanen

DANSKE JERNBANES LØBENS TIDSSKRIFT

nr. 5/68.

Danske Statsbaners

person-, post-, og rejsegodsvogne 1968

BOGIE-PERSONVOGNE

Bogstav- litra	Ciffer- litra	Pladser pr. vogn		1. distrikts beholdning		2. distrikts beholdning		Litraet i alt
		1. kl.	2. kl.	VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal	
S	89-51	1)	—	001	1			1
A	18-84	48	—	001, 003, 005, 007, 009, 011, 013	7	000, 002, 004, 006, 008, 010, 012, 014	8	15
AB	39-80	24	40					
AC	17-21	42	—	011-016, 024-036, 071, 072	21	017-023	7	
AC	17-61	42	—	046-052	7	037-045	9	44
AD/	17-61	42	—	185, 187, 189				
AY	38-61	18	40	186, 188, 190	3			3
AL	17-61	56	—	341-350	10			10
ARM	—	18	31			149, 151, 152, 153	4	4
ASM	—	12	39			191, 192, 194	3	3
AV	38-21	18	42	257-260	4			
AV	38-21	18	40			264-272	9	
AV	38-51	18	40	321-340	20			
AV	38-61	18	40	279-288	10	273-278, 289-301, 303-312	29	72
AVL	38-21	18	40			261-263	3	
AVL	38-61	18	40	244-247	4	241-243, 248-255, 302	12	19
AX	38-21	12	48			391-398	8	8
B	20-80	—	80	300-319	20			
B	20-84	—	80	010-015, 017, 019, 021, 023, 025, 027, 029, 031, 033, 035, 037, 039, 041, 043, 045, 047, 049, 051, 053, 055, 057, 059, 061, 063, 075, 077, 079, 081, 083, 085, 087, 089, 091, 093, 095, 097, 099, 101, 103, 105, 107, 109, 111, 113, 125, 127, 129, 131	54	000-009, 016, 018, 020, 022, 024, 026, 028, 030, 032, 034, 036, 038, 040, 042, 044, 046, 048, 050, 052, 054, 056, 058, 060, 062, 064-074, 076, 078, 080, 082, 084, 086, 088, 090, 092, 094, 096, 098, 100, 102, 104, 106, 108, 110, 112, 114-124, 126, 128, 130	78	152
BD	82-84	—	48					
BHL	29-25	—	73					
BHS	29-27	—	74					
BL	27-65	—	60	321-330	10	331-340	10	20
BU	89-25	—	2)	700, 702-704	4	701	1	5
CAE	82-24	—	44	259, 260, 264-271, 275, 276	12	261-263, 272-274, 277-280	10	22
CAR	85-24	—	16			281-290	10	10
CB	29-24	—	72			301-308	8	8
CC	29-52	—	72			180-184	5	
CC	29-63	—	72	059-078, 111-129, 149-153, 164-174, 185-199	70	049-058, 079-098, 109, 110, 130-144, 154-163, 175-178	61	136
CCL	29-63	—	72	145-148	4			4
CD	29-64	—	68	201-203, 211, 212	5	204-210	7	12
CL *)	29-25	—	87	501-621	121	622-631	10	131
CLE	82-25	—	61	674-699	26	670-673	4	30
CLL	29-26	—	87	481-500, 632-638	27	471-480	10	37
CLS	29-27	—	87	701-712	12	713-718	6	18
CM	—	—	72			2131, 2153, 2170, 2173, 2177, 2179, 2181, 2190, 2191	9	
CM	—	—	64			2194, 2200, 2236	3	12
CMR	—	—	2)			2119, 2121	2	2

*) CL 29-25, 560, 604, 607, 609, 611 er specielt udstyret for anvendelse i udflugtstog.

1) Kongevogn.

2) Udflugtsvogn(e).

				1. distrikts beholdning		2. distrikts beholdning		
Bogstav- litra	Ciffer- litra	Pladser pr. vogn		VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal	Litraet i alt
		1. kl.	2. kl.					
CO	—	—	80	2763	1	2526	1	3
CO §)	—	—	3)			2702	1	
CP	—	—	74			2801, 2802, 2803, 2805, 2806, 2807, 2828, 2829, 2830, 2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2839, 2844, 2845, 2846, 2848, 2849, 2850, 2851, 2852, 2853, 2854, 2855, 2856, 2858, 2859, 2863, 2864, 2867, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2877, 2878, 2880, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2895, 2897, 2899, 2901, 2902, 2903, 2905, 2906, 2911, 3201, 3202, 3203, 3204, 3205, 3206, 3207, 3208, 3209, 3210, 3211, 3212, 3213, 3214, 3215, 3216, 3217, 3218, 3219, 3220, 3221, 3222, 3223, 3224, 3225, 3226, 3227, 3230, 3231, 3232, 3233, 3234, 3236, 3237, 3238, 3240, 3242, 3243, 3244, 3245, 3248, 3249, 3250, 3252, 3253, 3257, 3258, 3259, 3301	114	
CP	—	—	68			2814, 2815, 2818, 2820, 2824, 2827, 2930	7	
CP	—	—	64			2912, 2913, 2914	3	
CP	—	—	69			2917, 2918	2	
CP	—	—	58			2920	1	
CP	—	—	70			2921, 2922, 2923, 2925, 2927, 2929, 2971	7	
CP	—	—	67			2934	1	
CP §)	—	—	3)	2910	1			136
CPE	—	—	61			2987	1	
CPL	—	—	74			3241, 3246, 3247, 3251, 3254, 3255, 3256	7	
CPS	—	—	70	3602, 3638, 3675	3	3228, 3229, 3235, 3239	4	4
CRS	—	—	78					
CRS	—	—	76			3607, 3676, 3678	3	
I alt					457		478	935

§) Vogn af dette litra stationeret i 1. distrikt har »Værkstedsområde Århus«.

3) Udstillingsvogn.

Samlet pladsantal i personvogne:

	1. distrikt	2. distrikt	I alt
1. klasse	2.936	2.214	5.150
2. klasse	30.104	30.359	60.463

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

2- OG 3-AKSLEDE PERSONVOGNE

Bogstav- litra	Ciffer- litra	Pladser pr. vogn		1. distrikts beholdning		2. distrikts beholdning		Litraet i alt
		1. kl.	2. kl.	VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal	
CU	—	—	48			4011, 4039, 4164	3	
CU	—	—	4)			4002, 4009, 4038, 4041, 4055, 4062, 4063, 4140, 4155, 4160, 4170	11	
CU **)	—	—	4)			4228, 4243, 4249, 4270, 4275, 4278, 4279	7	21
CXM	—	—	4)			4502, 4503, 4505, 4507, 4508, 4518, 4520, 4523, 4524, 4525, 4528, 4530	12	12
I alt							33	33

POSTVOGNE (POST- OG REJSEGODSVOGNE) ***)

DA	90-28			001-007	7	008-024	17	24
DB	90-28			101-105	5			
DB	90-68					106-110	5	10
DC	91-28			139-150	12			12
DD	90-68			201-218	18	219-221	3	21
DF §)	—			5151	1			1
DG §)	—			5291, 5292	2			2
DH §)	—			5312, 5313, 5314	3	5302, 5303, 5305, 5307, 5308, 5315, 5316, 5317	8	11
DJ §)	—			5403, 5405, 5417	3	5407, 5408, 5409, 5410	4	7
DK §)	—			5902, 5903, 5904, 5905, 5906, 5907, 5908, 5909, 5910	9	5901, 5911, 5912, 5913, 5914, 5915, 5916, 5917, 5918, 5919, 5920, 5921	12	21
DM	90-68			701-707	7	708-713	6	13
P	90-84							

REJSEGODSVOGNE ***)

DEA	92-68			001-006	6	007-032	26	32
ECO	—			6280	1	6206, 6207, 6211, 6212, 6215, 6217, 6221, 6226, 6228, 6231, 6234, 6235, 6238, 6239, 6242, 6245, 6246, 6254, 6255, 6256, 6259, 6265, 6267, 6271, 6276, 6278, 6281, 6283, 6284, 6285, 6286, 6287, 6288, 6291, 6292, 6293, 6295, 6297, 6299, 6300, 6302, 6304, 6308, 6310, 6311	45	46
EH	—					6600, 6761, 6762, 6765, 6770, 6771, 6773, 6777, 6783, 6784, 6786, 6792, 6793, 6795, 6802, 6807, 6863, 6866, 6868, 6872	20	20
I alt					74		146	220

§) Vogn(e) af dette litra stationeret i 1. distrikt har »Værkstedsområde Århus«.

**) Vogne i 4200-serien er 3-akslede.

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

4) Togførervogne.

Følgende vogne er stålvogne: Vogne angivet med »halvfed type« i denne oversigt.

Følgende vogne er RIC-mærkede (»regime 51«): Litra S, A, AV 38-61, 293-297, 38-51, 321-340, B, BU 89-25, 701, CAE 82-24, 261-263, 275, 276, CAR, CC 29-52, 180-184 og DEA 92-68, 001-006, 021-024 samt – indtil videre – AC 42, 46, 47 og CC 1149-1156, 1158-1178.

Følgende personvogne har egenvarmeanlæg: Vogne med underlitra »M« (3. bogstav) samt CRS 3676, 3678.

Følgende vogne har elektrisk varmeanlæg: AV 38-51, 321-340, B 20-80, 300-319 og CC 29-52, 180-184.

Følgende vogne har A + B styreledninger (for anvendelse som »mellemvogne« i MO-tog): Litra S, AC 17-21, 031-033, 071, 072, AD/AY, AV 38-21, 257, 259, 260, AV 38-61, 283, 284, BL 27-65, 321-325 og CB 29-24, 301-305.

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

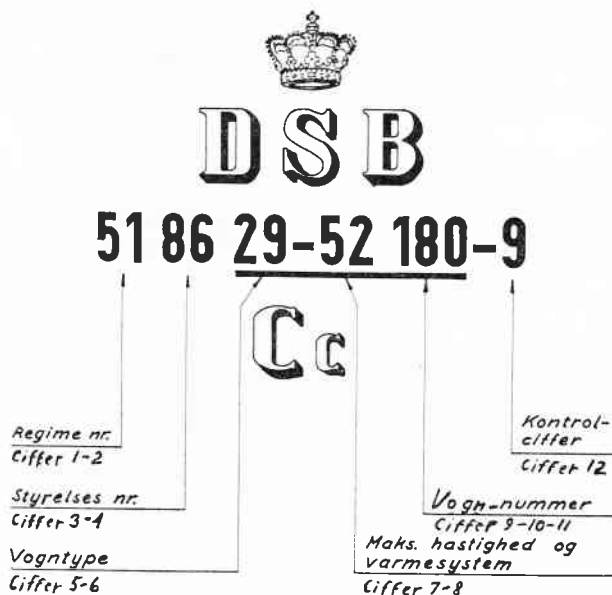
I oversigten er – for overskuelighedens skyld – vogne, for hvilke »international litrering« er planlagt, opført med nyt nummer (halvfed type), selv om omnummerering endnu ikke har fundet sted.

Ciffer 1 og 2: 50 = vogne til indenlandsk brug; 51 = RIC-mærkede vogne (se ovenfor).

Ciffer 3 og 4: 86 = DSB.

Ciffer 5, 6, 7 og 8: Kolonnerne »Cifferlitra« i oversigten.

Ciffer 9, 10 og 11: Kolonnerne »VOGN NR.« i oversigten.



hvordan man så har båret sig ad med at få det af vejen. At der ankom nogle få levende dyr dertil i enkelte år derefter, lyder mere plausibelt, for en hest eller ko kan jo selv hoppe ud af vognene. En ret stor del af de meget beskedne afsendte godsmængder var overvægt af rejsegods og cykler; der kunne godt være rigeligt at bestille for personalet på en sommersøndag. Bortset fra nogle år under 1. verdenskrig, hvor der afsendtes omkring 60 t gods, var gennemsnittet af årligt afsendt gods 20 t frem til 1942, da den afsendte godsmængde steg fra 111 t til 472 t i 1947/48. Til gengæld faldt den ankomne godsmængde, der gennemgående havde ligget noget højere end den afsendte.

Ved udvidelsen i 1909 fik stationen det kendte signal for billetsalgssteder, en type, der forsvandt for ret få år siden: Den op- og nedhejselige skive med lange, raslende kæder. Der havde forinden udvidelsen været etableret helårsbetjening, og abonnementskort begyndte at spille en rolle, naturligvis mest i sommermånederne, når man »lå på landet«.



Arkiv- og samlerminder fra Springforbi. Foto: (Ex coll. P.T.).

Det er bemærkelsesværdigt, at persontrafikken kulminerede i 1925/26, for dengang var der ikke andre attraktioner end Eremitagesletten og Strandmøllekroen i stationens nærhed. Var man træt af Dyrehavsbakkens larm og druk, var der gode muligheder for fred og ro nordpå. Bilismen fik ret sent indflydelse på trafikken fra og til Springforbi, da man ventede længst muligt med at åbne en bilvej til Eremitageslottet i forbindelse med anlægget af »de grønne stier« i midten af trediverne. En lille badestrand anlagdes ved Strandmøllekroen i håb om at få fat i nogle af de 100.000'er, der klumpede sig sammen ved fluepapiret ved Bellevue, men det var ingen succes. Det, som Mølleåen fører med sig ved udløbet ved Strandmøllen, er bestemt ikke værd at bade i eller at lugte til.

I årenes løb er der lavet forbavsende lidt om på stationen. Der blev anlagt en fodgængerviadukt for at undgå trafik over sporene (helst under ledsagelse) mellem perronerne og for hyppige oplukninger af vejkomme til »Røde Port«, hvor det eneste beboelseshus er skovløberhuset. Her var der i øvrigt meget livligt pinsemorgen, hvor store folkemængder traditionsmæssigt måtte ud at se pinesolen danse; det gjorde den pudsigt nok altid, hvadenten det var høj skyfri himmel eller øsende regn.

Det østre billetsalg blev lukket omkring 1950; der var kun minimalt behov for det, da salget af billetter nordpå var yderst ringe, og rejsende mod København skulle alligevel over på den anden side af sporene.

I sine første 50 år (1897/98–1947/48) solgte Springforbi station ca. 2,7 millioner billetter og ekspederede godt 5.000 t gods. Tallene for de sidste 20 år lader ane, at der ikke er noget stort behov for en station ved indgangen til de smukkeste steder i Dyrehaven, og DSB har da også benyttet lejligheden til gradvis at forringe betjeningen, hvorved eventuelle rejsende af sig selv finder hen til Strandvejsbusserne. I de sidste år har der kun været ekspedition i Springforbi i posttiden, hvilket havde til følge, at mange rejsende, der stod på i Springforbi i retning mod København uden at have billet, kom til at køre gratis til Klampenborg. Da det er ret begrænset, hvad togpersonalet kon nå at skrive af billetter på et par minutter, opsattes et større skilt på Springforbis ekspeditionsbygning med indtrængende henstilling til de rejsende om selv at opsøge billet-tøren. Med udgangen af 1967 var det forbi med stykgods og banepakker, medens der fortsat var billetsalg og postekspedition; ingen af disse hverv var særligt byrdefulde for den vagthavende. Skærtorsdag 1968 med solskin og højt vejr kunne ikke lokke

Industri og
Håndværkerskolen
Forstander P. Storck

Bispegade
Nykøbing F.
Tlf. (03) 85 23 55

„Bangs Have“ Restaurant

v/ Ernst Rasmussen
Tlf. Maribo 03885 - 286

De har ikke været i Maribo,
før De har besøgt »Bangs Have«

H. P. Skovrup & Co.

Skovrup Skurvogne

*

Bramdrupdam
Tlf. 055 - 6 84 22

B.P. FREDERIKSHAVNS DEPOT

Søndergade 42
Frederikshavn
Tlf. (08) 48 13 21

VASKERIET »CHIC«

dir. Frede Hansen
Storegade 86 – Stege
Tlf. (03) 81 44 16

GROSS. A. HANSEN

Hamletsgade 3 – Kbh. N.
Tlf. TAga 8901

**STATSANSTALTEN FOR
LIVSFORSIKRING**

Insp. S. Hecquet
Gedevasevej 9 – Farum
Tlf. 95 03 52

FOG OG MØRUP A/S

Belysning
Sydmarken 46 – Søborg
Tlf. 69 05 22

DANSK VANDRELAUG

Kultorvet 7, 2.
Tlf. 12 11 65

DALBY MASKINFORRETNING

Fabr. Aug. Christiansen
Dalby pr. Krogstrup – Sjælland
Tlf. 03326 - Dalby 95

GLOBE AUTOMATIK

K. N. M. Petersen
Håndværkervænget 1
Greve Strand
Tlf. 90 14 44

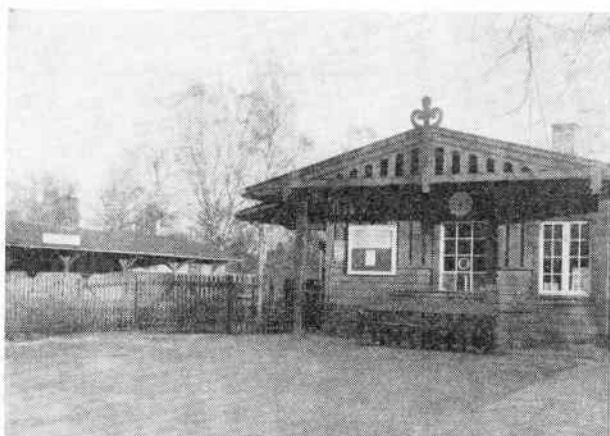
PREHNS AUTOMATFABRIK

Fuglebakkevej 90 – Kbh. F.
Tlf. 34 13 63

nogen til Springforbi, og ekspedienten solgte for 1 – skriver én – krone billet(ter), og han tømte postkassen for nogle få breve – resultatet af en hel eftermiddagsvagt. Så man kan for så vidt godt forstå, at Springforbi station nedlagdes helt den 26. maj 1968.

Det var ikke langt fra, at Springforbi var blevet til »noget stort«; som et led i det store projekt for ombygningen af Klampenborg station, der påbegyndtes omkring 1940, og af hvilket kun er udført rydningen af noget areal syd for stationen, indgik udrykningen af S-togenes endestation til Springforbi på grund af de forventede stadig snævrere pladsforhold i Klampenborg. Der var endda planer om at flytte hele Dyrehavsbakken med al dens hurumhej til Springforbi; var det sket, kunne man sikkert have risikeret at skulle omdanne hele Eremitagesletten til parkeringsplads og slottet til cafeteria. Udviklingen har imidlertid bevirket, at der nu er plads nok i Klampenborg, og der ikke er sket nogen skade ved, at ombygningsprojektets udførelse blev standset af besættelsestiden.

I baneplanudvalgets meget vægtige betænkning – den er næsten ikke til at bære – finder man pludselig et par højst interessante tal. I driftsåret 1964/65 afrejste fra Springforbi 10.152 personer, hvilket tal lyder meget sandsynligt. Men at der skulle være ankommet 2.028.150 rejsende samme driftsår, lyder som en aprilspøg. Der skulle i så tilfælde være steget gennemsnitligt 120 mennesker af hvert eneste tog, der holdt i Springforbi! Bladrer man så i det digre værk for at finde en brugsanvisning, så viser det sig, at rejser på billetter og abonnementskort, der var gyldige til rejse fra bybanen til såvel en af stationerne Gentofte–Holte som en af stationerne Charlottenlund–Skodsborg i tabellerne er tilregnet Kystbanens stationer, og at rejser på abonnementskort til rejser mellem Kystbanens stationer og bybanen



Billetsalget i bygningen på »skovsiden« (1968).

Foto: P. Thomassen.

indgår i tabellen som rejser fra bybanen til kystbanestationerne. Og så er det jo ikke så mærkeligt, at tallene er komplet misvisende for menigmand.

*

Det er en ringe trøst, at Springforbi ikke er den eneste station eller trinbræt, der samtidig nedlægges. Mindst ti må forventes helt nedlagt i 1968*), medens mere end tyve stationer må forventes nedrykket til trinbræt. Det nytter ikke at kæmpe mod denne udvikling, og den yngste generation smiler overbærende over os »mosefund«, der kan blive rørstrømske over udslettelsen af steder med jernbaneminder fra en tid, der ikke ligger længere tilbage end nævnte generations aider. Men den har heller ikke oplevet en lun sommeraften på Springforbi station med duften fra de berømte hvidtjørne på Eremitagesletten og lyden af musicerende græshopper. Vente-tiden faldt ikke lang i de hyggelige træbygninger eller ved de velholdte bede med prydbuskene, de japanske kvæder, hvis indbydende farve og herlige duft fristede én til at sætte tænder i dem. Det gør man dog kun én gang, for de smager ganske forfærdeligt.

Kommende møder og udflugter

Søndag den 1. september. Udflugt på »Sydbanen«, Lollandsbanen (LJ) og kørsel med »Museums-toget«. På strækningen København H. – Maribo fremføres sær- og arbejdstogene af DSB-damploko, litra E.

Planen for udflugten er:

København H.	afg.	8.08
Roskilde	afg.	8.35
Næstved	afg.	10.30
Nykøbing Fl.	afg.	11.30
Maribo	ank.	12.35

Frokostpause/kørsel Maribo–Bandholm (to dobbeltture):

Maribo	afg.	15.41
Nykøbing Fl.	ank.	16.05
Nykøbing Fl.	afg.	16.44
Næstved	ank.	17.30
Roskilde	ank.	18.13
København H.	ank.	18.40

*) Ved køreplansskiftet den 26. maj 1968 nedlagdes – foruden Springforbi – Navr, Skødstrup (se »Jernbanen« nr. 3/68) og Vollum.

REKORD VASK Skolegade 21 Hjørring Tlf. (08) 91 - 21 35	MARIBO AUTOOPRETNING v/ K. Pedersen Vesterbro 18 Maribo Tlf. Maribo 925	KELLES FOTO Algade 109 Vordingborg
HOTEL HENNE STRAND Henne Station Jylland Tlf. (052) 5 50 04		BIRKET TURISTFART v/ N. Funch Birket pr. Torrig Tlf. (03-937) Birket 30
BYLDERUP BOV OG OMEGNS BRUGSFØRENING Bylderup Bov Tlf. (047) 6 21 15	MEJERIET LOLLAND Maribo	B.P. SERVICE v/ Georg Pedersen Østre Landevej 46 Maribo Benzin - Olie - Reparationer - Dæk Tlf. Maribo 72
M. SCHRØDER BEGRAVELSESFØRRETNING Ramsherred 31 Aabenraa Tlf. (046) 2 20 12		B.P. SERVICE v/ Kurt Madsen Vesterbro 44 - Maribo Alle reparationer udføres Tlf. Maribo 933
POVL JENSEN Blikkenslager Orebyvej 37 Saxkøbing Tlf. (03) 89 43 01	HOED KALKVÆRK Balle - Jylland Tlf. (06) 38 27 11 - 16	Vognmand R. JONASSEN Egsmark - Ebeltoft Tlf. (06) 34 14 52
THOR VASK A/S Vordingborgvej 76 Næstved Tlf. (03) 72 25 50 Kendt for god service	NÆSSUND FÆRGERI A/S Kammerkontoret Nyk. Mors Tlf. (07) 72 14 88	Installatør AAGE PEDERSEN Stationsvej - Bandholm Tlf. (03) 888 - 55
B. B. TE Tage H. Landspergs Eftf. Degnemose Allé 4-6 Brønshøj Tlf. BE 4501		A. HANSEN & SØN Garmester Valby Langgade 30 - Valby Tlf. VA 353
A/S TÅSTRUP TRÆLASTHANDEL Rugvænget 17-21 Tåstrup Tlf. 99 04 51	LYNGBY-NÆRUM JERNBANE Firskovvej 53 Lyngby Tlf. 87 07 08	G.-L. BJØRNSBÆK Sct. Laurentiivej 30 Skagen Gartneri Tlf. (08) 44 10 69
A/S MOTOR COMPANY Låsbygade 73-77 Kolding Tlf. 055 - 2 36 77		Købmand L. BECH PEDERSEN Ø. Strandvej 11 Skagen Tlf. (08) 44 10 18
HAVEREDSKABER E. Bjørnskov Holm Havregårdsvej 20 Smidstrup Strand Tlf. 03 - 304) nr. 76	HOVEDBANEGÅRDENS KIOSK København K Tlf. 11 12 37	LOLLAND FALSTERS ANDELSFØDER STØFSFORRETNING Tlf. 03942 - 10
TAGE SCHULTZ PETERSEN Murermester Parkvej 46 - Saxkøbing Tlf. (03) 89 46 45	V. EGHOLM HANSEN Stationsvej 1 - Farum Tlf. 95 10 27	HOTEL LITORINA Løkken - Jylland Tlf. 44
CAMPINGPLADSEN BLÅVAND Sydstrand Hvidbjerg pr. Oxbøl Vestjylland Tlf. 052 - 7 62 11 - 95		AUTOFORHANDLER BRDR. FREDERIKSEN Maribovej 45 Saxkøbing Tlf. 89 43 27

Toget fremføres som arbejdstog (fotostop) mellem Køge og Næstved – samt mellem Grænge og Maribo. Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

Pris for deltagelse er:

Fra København og Roskilde ..	kr. 50,00
Fra Næstved	kr. 30,00
Fra Nykøbing Fl.	kr. 16,00

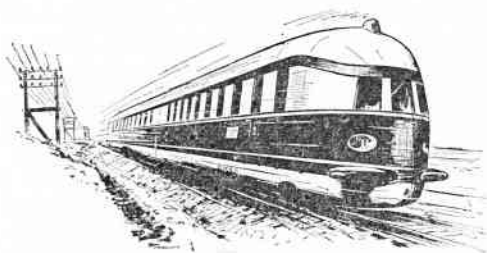
Tilmeldelse sker ved – *senest lørdag d. 24. august* – at indsætte ovennævnte beløb på *postgirokonto 11 10 06*, adresseret *B. Chorfitzen, Tagensvej 169, 2400 København N.V.* Kvitteringstalonnen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i toget.

★

Gør et notat om datoen allerede i dag – gå ikke glip af denne »Afsked med E-maskinen II«-tur. E-maskinen vil denne gang være af typen med »lille skorsten«.

★

Efterårs-sæsonens udflugter er under planlægning. Det er hensigten at tage afsked med *De Bornholmske Jernbaner (DBJ)* i slutningen af september og *Aalborg-Hadsund Jernbane (AHJ)* i midten af oktober. Næste mødeaften i København bliver ultimo september – nærmere i næste nummer af »Jernbanen« (nr. 6), der udsendes omkring den 1. september.



Dieseldrift ved

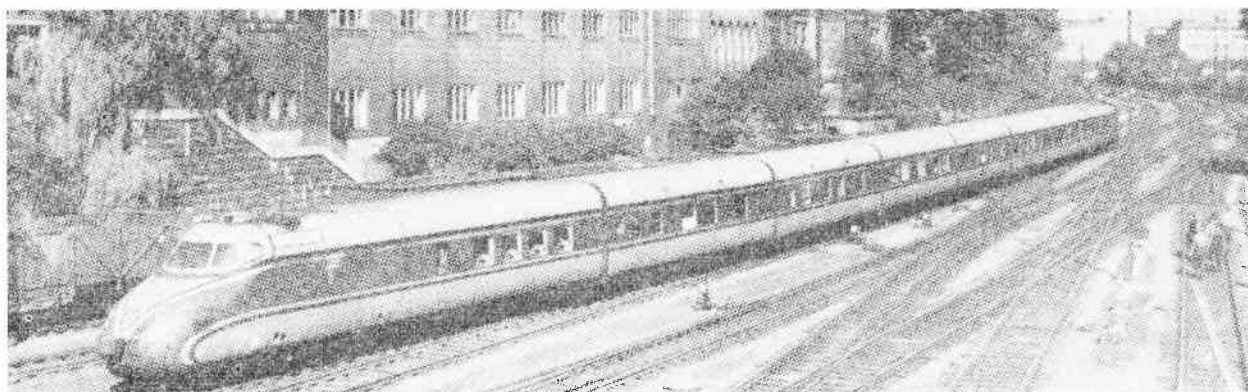


Af trafikassistent J. K. Petersen.

2. del

På den nævnte trafikudstilling i München (1953), hvor V 200 blev præsenteret, vises en anden spændende ting. Det var et letmetaltog bygget efter det spanske TALGO-princip med korte lave vogne udført i rustfrit stål med en motorvogn i hver ende og en samlet længde på ca. 100 m. Toget var bygget i to udgaver: »Dagtoget« VT 10.501, et 7-vognstog til almindeligt rejsebrug, og »Nattoget« VT 10.551, et 8-vognstog med sove- og liggevogne til brug for »Deutsche Schlafwagen Gesellschaft«. VT 10.501 bestod af to motorvogne og fem 1-akslede mellemvogne, hvor akslen var anbragt i vognens ene ende. Den modsatte ende blev koblet til den foranløbende vogns »akselende«. VT 10.551 bestod ligeledes af to motorvogne, men havde seks mellemvogne forsynet med fællesbogier, således som vi herhjemme kender fra de ældre lyntog. Trækraften bestod af to almindelige MAN-lastbilmotorer på hver 160 hk, trækkende over et drev på hver en

af den 2-akslede bogies aksler i motorvognens ende. Hele togets maskinkraft var således på kun 640 hk og med en maks. hast. på 160 km/t. MAN-motoren var let udskiftelig og kunne udtages til reparation og en ny meget hurtig indsættes, således at værkstedophold ved eftersyn og maskinskade ikke var nødvendigt for hele toget. Dagtoget havde, foruden spisevogn, plads til 135 rejsende på 1. kl., og nattoget havde 44 senge- og 12 liggepladser og dertil en spisevogn. Endvidere var togene forsynet med klimaanlæg, og dagtoget tillige med mulighed for at føre telefonsamtaler fra toget under rejsen. Der var også skrivekupé med sekretær til rådighed for travle forretningsfolk, der ville anvende rejsetiden til at få arbejde fra hånden. Dagtoget blev indtil 1956 anvendt i toget »Senator« mellem Frankfurt og Hamburg, og sovevognstoget løb indtil 1957 i toget »Komet« mellem Hamburg og Basel. Herefter blev begge tog udrangeret.



»Nattoget« VT 10.551 – i DSG-bemaling til brug i »Senator«.

På udstillingen i München blev de betegnet som fremtidens tog, men nogen større succes blev de imidlertid aldrig. Men de har dannet grundlag for TEE-togene, VT 11, som fremkom i 1957.

Samtidig med at man havde påbegyndt udviklingen af dieseltogene VT 08 og VT 12 samt skinnebussen VT 95, havde man ved DB nedsat en arbejdsgruppe, som skulle give udkast til et standarddiesellokomotiv til rangerbrug, idet man betragtede dette område af traktionen som værende ét af de områder, hvor en modernisering var mest påkrævet. I arbejdsgruppen havde DB inviteret de store tyske lokomotivfabrikker til at deltage: »Henschel«, »Jung«, »Klöchner-Humboldt-Deutz«, »Krauss-Maffei«, »Krupp«, »Esslingen« og »MaK«. Opgaven gik ud på at konstruere et solidt og helt igennem driftsikkert lokomotiv med et akseltryk på 16-17 t, og som i sin konstruktion egnede sig til serieproduktion i større antal. Idet man anvendte Wehrmacht-maskinen V 36 som forbillede og motoren, som hidtil havde vist så gode resultater i de hidtil fremstillede køretøjer, lykkedes det at konstruere et driftsikkert, men alligevel en i konstruktionen enkelt, rangermaskine, V 60.

Lokomotivet er forsynet med højt midtliggende førerhus og motor- og inventaropbygninger i hver ende. Motoren er en 12-cyl. »Maybach«-motor med »Voith«-transmission, som hidtil var anvendt i dieselkøretøjerne, med en motoreffekt på 650 hk. Lokomotivet er 3-akslet, og drivkraften overføres til hjulene gennem blindaksel og kobbelstænger. L.o.p. er 10450 mm og tjenestevægten på 48 t. Endvidere er det forsynet med to hastighedsområder – til strækningsbrug: 60 km/t – og til rangerbrug: 30 km/t. Som noget ganske særligt er lokomotivet forsynet med et koksfyret varmeanlæg, der kan forvarme motoren, når lokomotivet står stille i fri luft.



DB's »universal-rangerlokomotiv«, V 60.

De første V 60 fremkom i 1955, men er i årene frem til 1963 bygget i i alt 941 eksemplarer, og de har således langt de fleste steder erstattet gamle og vedligeholdelsesdyre damplokomotiver. Langt de fleste er forsynet med »Maybach«-motorer, men der findes også lokomotiver udstyret med motorer af »MAN«-, »MaK«- og »Klöchner-Humboldt-Deutz«-fabrikater. De sidste 100 stk. (5. serie) er, i stedet for koksfyret varmeanlæg, forsynet med oliefyret varmeanlæg, og deres tjenestevægt er hævet til 54 t ved indlægning af ballast i rammen. 350 stk. er forsynet med et specielt hurtigt ladeanlæg, der anvendes til opladning af start- og lysbatterier, når lokomotivet i længere tid har været henstillet i lav temperatur i fri luft. 50 stk. er forsynet med automatisk rangerkobling,

som kan betjenes af føreren fra førerhuset, 24 stk. er udstyret således, at de kan anvendes i dobbeltraktion med betjening fra det ene lokomotivs førerplads, 19 stk. har større brændstoftanke (2000 l mod normalt 1500 l), og endelig kan nævnes, at 4 stk., som anvendes på rangerbanegården i Mannheim, er udstyret således, at de kan radiostyres og kan køre uden betjeningspersonale.

V 60 er en alsidig maskintype med mange muligheder, og den kan træffes overalt i DB-nettet. Den er p. t. stationeret ved ikke mindre end 85 Bw. V 60 har i øvrigt stået model til vores hjemlige Mn.

I 1956 dukkede endnu et rangerlokomotiv frem, og det var V 65, som er 4-akslet og er udstyret med den 6-cyl. »MaK«-motor på 650 hk, hvor trækraften ligesom ved V 60 overføres til hjulene gennem blindaksel og kobbelstænger. V 65 er den type, som vi herhjemme kender fra enkelte privatbaner (HFHJ, GDS, LJ og HP). Det har en tjenestevægt på 54 t, l.o.p. 10740 mm og en maks. hast. på 80 km/t til strækningsbrug – til rangerbrug ved brug af lavere transmissionsdrev 43 km/t. DB har kun anskaffet 15 stk. af denne type, og de blev oprindeligt alle anvendt på Hamburg-Altona til at trække oprangerede togstammer til perron fra oprangeringsbanegården Hamburg-Langenhof, og de er forsynet med togopvarmningsanlæg, således at de under rangeringen kunne forvarme personvognene. Efter åbningen af »Fugleflugtslinien« er en del flyttet til Puttgarden til brug ved rangertjeneste dér.

Den næste anskaffelse inden for dieseldriften var de hurtige og komfortable motortog til betjening af de nye Trans-Europ-Express-forbindelser, som de midteuropæiske jernbaner oprettede i 1957 til imødegåelse af konkurrencen fra den stigende lufttrafik de store europæiske byer imellem.

Den vesttyske udgave bestod af et 7-vognstog med en motorvogn i hver ende og fem mellemvogne i forskellige udførelser. Motorvognene (VTa og VTb) er hver forsynet med en 1100 hk »MAN«-motor og hydraulisk transmission, fabrikat »Voight«, der trækker på motorvognens forreste bogie, og som giver toget en mak. hast. på 140 km/t. Endvidere er der i hver motorvogn hjælpemaskineri på ca. 300 hk til togets elektriske belysning og øvrige elektriske installationer, samt andre maskinelle hjælpeindretninger. I den ene motorvogn findes, foruden motorrum, også rejsegodsrum samt to tjenestekupeer for tog- og toldpersonale. I den anden motorvogn tjenestekupé for lokopersonale samt en skrivekupé med sekretær og telefonboks. De fem mellemvogne består af to kupévogne (VMc og VMg), en storrumsvogn (VMd), en vogn indeholdende spiserum, bar og en midtgangsaftdeling, der kan omdannes og anvendes som restauration (VMe) samt en vogn med køkken og spiserum (VMf). Toget kan efter behov forstærkes med indtil yderligere tre mellemvogne. Opvarmningen af toget er elektrisk, idet et elektrisk klimaanlæg til stadighed sørger for tilpas temperatur mellem 18 og 24° – samtidig med at en stadig luftfornyelse sørger for, at tobaksrøg m. v. bliver suget ud. Vognene, der er meget fint støjisoleret, har selvfølgelig toiletter med el-opvarmet vand samt bagage- og garderobepladser, og køkkenet i spisevognen er naturligvis også elektrisk. Af hensyn til den store hastighed er toget foruden skivebremser udstyret med magnetskinnebremses. Togets længde, bestående af syv vogne, er på 130.68 m, og den samlede vægt udgør 211 t. Pladsantallet i toget er 132 (kun 1. kl.) samt 32 i spiseafdelingen.

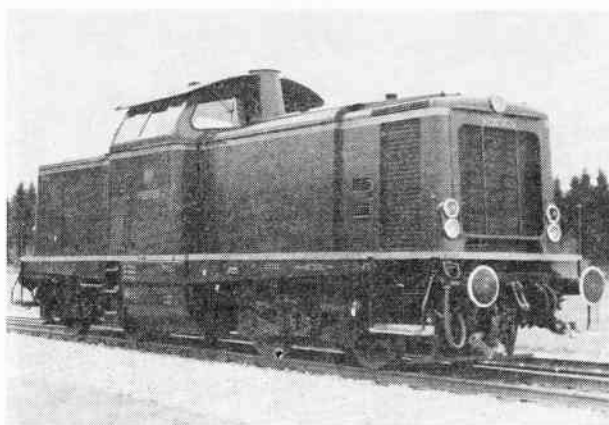
Disse meget fine tog kørte i flere år, som det mest moderne og komfortable, der fandtes af jernbanemateriel i Tyskland,

og konstruktionen har helt igennem været tilfredsstillende, men også disse tog har på visse ruter måttet vige pladsen for elektriske lokomotivtrukne tog, idet man i 1962 gik over til at konstruere personvognsmateriel med en indretning, som findes i TEE-togenes mellemvogne. Men VT 11 anvendes dog endnu i visse TEE-løb, og togene er stationeret i følgende Bw: Dortmund Bbf, Frankfurt(M)–Griesheim og Hamburg–Altona.

Disse tog har af DSB været anvendt som forbillede for vores hjemlige nye lyntog, og den danske motorvogn (litra MA) er da også omtrent som den tyske VT, og 1. kl.-vognen (litra Am) er fuldkommen lig den tyske kupévogn VMg, ligesom udførelsen af den danske storrumsvogn (litra Bm) er som den tyske VMd, den sidstnævnte har dog en afvigende indretning, idet den i Tyskland jo er beregnet til 1. kl.-rejsende.

Men tilbage til diesellokomotiverne.

Efter at man nu i 1959 havde udviklet standardtyper for den svære hovedbanetrafik samt for rangeringen, blev den næste type et lokomotiv til brug på sekundære hovedbaner og på sidebaner. Denne type skulle anvendes såvel i person- som godstrafik, og det skulle erstatte de mangfoldige sidebanedamplokomotiver BR 24, 64, 78 og 86 m.fl. Lokomotivet, med typebetegnelsen V 100, blev i 1959 resultatet af et samarbejde mellem DB og »MaK«, idet man i første omgang byggede seks prøvelokomotiver. Maskinen løber på to 2-akslede bogier og har ligesom V 60 og V 80 midtliggende førerhus med en førerplads til hver køreretning samt en lang og en kort opbygning på hver side af førerhuset. I den lange opbygning findes motor, hjælpdieselapparat og køleanlæg, mens den lidt kortere opbygning rummer batterier, lysmaskine og oliefyret kedel til togopvarmning. Man tyede igen til den trofaste og vellykkede 12-cyl. »Maybach«-motor på 1100 hk, og selve opbygningen blev udført som i den tidligere anskaffede V 80. L.o.p. udgør her 12300 mm, afstanden mellem bogiernes drejetappe: 6000 mm og bogiernes akselafstand er 2200 mm. Tjenestevægten er 63 t og maskinen har også to hastighedsområder, nemlig 100 km/t og 65 km/t.



DB's diesellokomotiv, VT 100 – en type, der ville have været en »lækkerbidsken« for flere danske privatbaner.

Efter tilfredsstillende resultater med prøvemaskinerne, blev typen, som udmærkede sig ved lave anskaffelses- og driftsomkostninger, sat i serieproduktion hos flere af de tyske lokomotivfabrikker i to forskellige udgaver, V 100¹⁰ (nummereret fra V 100.1001), og V 100²⁰ (nummereret fra V 100.2001). For-

V 100.1001), og V 100²⁰ (nummeret fra V 100.2001). Forskellen på de to typer er den, at man i V 100²⁰ gik over til at anvende den i 1963 udviklede 1350 hk motor, som også blev anvendt i den forstærkede V 200¹. For V 100 betød dette en trækkeevne på 100 t mere, men samtidig er tjenestevægten øget til 67 t.

Typen er igennem årene frem til 1966 bygget i i alt 745 eksemplarer, nemlig 364 stk. V 100¹⁰ og 381 stk. V 100²⁰. Men ligesom nævnt under V 60, findes også V 100 bygget med forskelligt udstyr, således er 292 stk. udstyret til betjening fra styrevogn, 360 stk. har lysanlæg til oplysning i efterfølgende rejsegodsvogn, hvis denne ikke er forsynet med dynamo eller batteri (sådanne vogne findes som togfører-vogne til anvendelse i godstog), 630 stk. er udstyret med »Indusi«-installation, og endelig er 10 stk. udstyret med et særligt hydraulisk bremseanlæg til anvendelse på strækningen Rastatt–Freudenstadt, hvor der findes en stigning på 50‰.

Den lette og alsidige maskine kan derfor også træffes overalt i Vesttyskland, idet den er hjemmehørende ved i alt 57 Bw. Den anvendes både i den mindre befærdede sidebanetrafik samt i storbyernes tætte nærtrafik.

Næste skud på stammen skulle komme umiddelbart efter V 100. Det skulle være en afløser for de to damplokomotivtyper, der begge er bygget i et meget stort antal og som brugtes overalt i Tyskland, nemlig BR 38 (bygget i årene 1906–1924 i et antal af 3770) og BR 50 (bygget i årene 1934–1946 i et samlet antal af 9264, heri indbefattet de af krigshensyn forenklede BR 50UK og 52). Disse to typer var hidtil anvendt på såvel de stærkt befærdede hovedstrækninger som på de mere sekundære hovedbaner, og anvendtes for BR 38's vedkommende i mindre iltog, persontog og godstog. BR 50 blev bygget som godstogslokomotiv, men gjorde også fyldest i lettere persontog. Diesellokomotivet, som på de ikke-elektrificerede strækninger i fremtiden skulle kunne erstatte disse to damplokomotivtyper, skulle altså være en mellemting mellem V 100 og V 200.

Typen, som blev udviklet af DB i samarbejde med »Krupp« (Essen) fik typebetegnelsen V 160, og blev, som man traditionsvis altid gør ved udvikling af nye køretøjer, fremstillet i en prøveserie på 6 stk. i sidste halvdel af 1960. Som motor til dette lokomotiv anvendte man en 16-cyl. udgave af den hidtil anvendte 12-cyl. 1100 hk motor. Som 16 cyl. ville denne motor oprindeligt kunne yde 1600 hk, men den tekniske udvikling muliggjorde imidlertid en ydelse på 1900 hk. Motoropbygningen var, under anvendelse af »Voith«-transmission, den samme som hidtil anvendt i énmotorede bogielokomotiver. Da lokomotivets maks. hast. her er 120 km/t, har man ved V 160 ment det rigtigst at opbygge maskinen med et førerrum i hver ende. Lokomotivet er udstyret med gear for to hastighedsområder med nævnte maks. hast. for det højeste og 80 km/t for laveste område, der tillader en forøgelse af togvægten på 250–350 t. Maskinens data er i øvrigt: L.o.p. 16000 mm, afstanden mellem bogiecentre 8600 mm og akselafstand i bogierne er 288 mm, tjenestevægten er på 76 t. Endvidere er lokomotivet forsynet med automatisk oliefyret kedel til togopvarmning, og det kan betjenes fra styrevogn og således anvendes i pendultrafik.

(fortsættes).

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

Entreprenør A. DREJØ ANDERSEN Monrads Allé 46 – Valby Tlf. 30 52 64	BRYGGERIET »THOR« Vesterbrogade 13 Maribo Tlf. Maribo 19	FORD I NYKØBING P. Tamstorf Algade 47 Nykøbing Sjælland Tlf. 03415 - 1400
ØSTSJÆLLANDSKE JERNBANE Tog og busser Haarlev Tlf. (03-686) - 19	Malermester INGVARD FREDERIKSEN Speciale: Antikviteter Repareres og istandsættes Søndergade 38 – Maribo Tlf. 03885 - 357	BOLIG-FORUM A/S Hovedvejen 118 Glostrup Tlf. 96 58 00
DANSK VANDRELAUG Kultorvet 7, 2. København K. Tlf. 12 11 65	MANUFAKTUR v/ H. P. Olsen Østergade 14 – Maribo Tlf. 03-885 - 102	OTTO SØRENSEN Vognmand Slagelsevej 25 Kalundborg Tlf. 03-515 - 648
HOTEL BYFOGEDGAARDEN Torvet 17 Maribo Tlf. (03) 885 - 157	RADIO – T.V. v/ Aage Reenberg Vestergade 42 – Maribo Tlf. 03-888 - 914	HØJSKOLEHOTELLET v/ dir. T. Hansen Middelgade 6 Randers Tlf. (06) 42 88 44
Radio – TV en gros C. H. WALBOM A/S Møllersvej 2 Nyk. Falster Tlf. (03) 85 07 88	RØRBÆK MØBELFORRETNING v/ Leif Borre Saxkøbing Tlf. (03) 89 45 03	BORGMESTERKONTORET KØGE Tlf. (03) 65 22 22
CENTRALHOTELLET Saxkøbing Tlf. (03) 89 40 77	CIRKUS BENNEWEIS	A/S RANDERS-HADSUND JERNBANE Tlf. (06) 42 02 85
SKOTØJSHUSET W. Dahlberg Larsen Østergade 18 Maribo Tlf. 03 - 885 - 159	NORDISK GULF-GAS Olie – Benzin Vestergade 24 Varde Tlf. 052 - 2 11 56	Deres vask – vor hjertesag VASKERIET ROAR Sønderlundsvej 14 Roskilde Tlf. (03) 35 23 50

Foreningsnyt

Generalforsamlingen

Til den ordinære generalforsamling i DANSK JERNBANE-KLUB, der afholdtes den 30/4 i »Domus Technica«, var der mødt omtrent 200 medlemmer fra hele landet. *Erik B. Jonsen* bød på bestyrelses vegne deltagerne velkomne og foreslog landsretssagfører *Erik Kragh Lauritzen* som dirigent. Landsretssagføreren valgtes med akklamation, og han gav, efter at have konstateret generalforsamlingens lovlighed, ordet til formanden, *politiadvokat, cand. jur. Birger Wilcke* for aflæggelse af beretning for året 1967.

Formanden indledte sin beretning med en sammenligning af medlemstallet pr. april 1967 med april 1968 og konstaterede, at der nu var i alt 1079 medlemmer mod 1004 ved sidste generalforsamling, og at vor forening nu var den største jernbane-entusiast-forening i Norden. Formanden omtalte herefter den under etablering værende museumsbane i Jylland, medlemsbladet, afholdte møder og udflugter, DJK's bogserie, anskaffelser af jernbanemateriel og meget mere, bl. a. det beklagelige i, at Maribo Turistforening ikke havde haft et antageligt økonomisk resultat af sejladsen med m/s »Saxholm« i forbindelse med »Museumstoget« på Lolland og derfor havde udbudt skibet til salg, således at den populære »Trekantrute« nu måtte indstilles. Endvidere omtaltes de forskellige arbejdshold, der arbejder med restaurering og vedligeholdelse af jernbanemateriellet. Sluttelig omtalte formanden, at næstformanden, *Svend Jørgensen*, havde ønsket at trække sig tilbage fra bestyrelsen, hvilket han beklagede, og han takkede *Svend Jørgensen* for det store arbejde, han havde ydet ved foreningens start og ved arbejdet med jernbanemateriellet.

Civilingeniør H. Jacobsen supplerede formandens beretning med oplysning om de på Lolland udførte arbejder og sluttede med at takke Lollandsbanens personale og især overhåndværker *Verner Christensen* for råd og dåd og de arbejdende medlemmer for vel udført arbejde.

Lærer Bent Dyrholm, sekretær for driftsudvalget for Mariager-Handest Veteranjernbane redegjorde for arbejdet med etablering af denne DJK's anden museumsbane.

Der var ingen, der ønskede at stille spørgsmål til formandens beretning eller dens supplement, hvorfor dirigenten betragtede formandens beretning som godkendt.

Herefter forelagde kassereren, *Mogens Bruun*, regnskabet, der var udsendt til foreningens medlemmer med sidste nummer af medlemsbladet »Jernbanen«. Efter forskellige spørgsmål fra bl. a. *Svend Jørgensen*, *Ole Plum* og *Bjarne Jensen* godkendtes regnskabet.

Til næste punkt på dagsordenen, valg af medlemmer til bestyrelsen, var der modtaget et forslag underskrevet af Klampenborg-arbejdsholdet foruden det af bestyrelsen i medlemsbladet foreslåede. I stedet for *B. Chorfitzen*, der var villig til genvalg, foresloges ingeniør *Johan Seligmann* og i stedet for *P. O. Rosenørn*, der af bestyrelsen var foreslået som suppleant i stedet for *S. Thoke-Jensen*, der indtrådte i bestyrelsen i stedet for *Svend Jørgensen*, foresloges fra arbejdsholdet ingeniør *Niels Jensen*. Efter dirigentens opfattelse måtte de øvrige på valg værende bestyrelsesmedlemmer, frimærkehandler *P. Thomassen* og afdelingsingeniør *H. O. Thorkil-Jensen* samt revisor *Sv. Blendstrup* og revisorsuppleant *V. Lindstrøm* kunne betragtes som genvalgt, da der ikke var modtaget modforslag. Foreningens formand fik derefter ordet for at motivere bestyrelsens forslag og *Bent Jacobsen* for at motivere arbejdsholdets forslag, der, selv om det ikke skulle betragtes som et personligt angreb på »Museumstoget«s trafikchef, *B. Chorfitzen*, fandt denne uegnet til stillingen, idet man ikke mente, at han forstod at tilgodese alles interesser, og betragtede »Museumstoget« som en forretning – og ikke en hobby.

Forskellige medlemmer, *grosserer P. Yhman*, trafikkontrollør *H. E. Jensen*, havde ordet. De udtalte samstemmende, at de havde haft et fortræffeligt samarbejde med den så hårdt (men ikke personligt) angrebne trafikchef. Det kunne efter deres mening se ud, som om trafikchefen nu skulle »kanøfles«, fordi han havde søgt at opretholde »lov og ret« = følge de givne reglementer. Med hensyn til spørgsmålet hobby/forretning nævntes det, at det var ikke blot det at »have et tog«; der skulle også helst være nogle, der ville køre i det, altså kunder. De anbefalede begge at stemme på *B. Chorfitzen*. *Svend Jørgensen* havde derefter ordet og fremkom med forskellige spørgsmål og angreb på foreningens bestyrelse. *B. Dyrholm* nævnte, at man i Mariager var klar over de vanskelige forhold, og derfor fra starten havde sørget for, at der var flere »indianere« end »høvdinge«. I øvrigt foreslog lærer *Dyrholm*, at man nedsatte et udvalg, der kunne tage sig af organisationsspørgsmålet.

Ekspeditionssekretær, cand. jur. N. Bonnesen berørte det heldige i, at foreningen var kommet i kon-

HØJSKOLEHOTELLET Middelgade 6 Randers Tlf. (06) 42 88 44	ØSTSJÆLLANDSKE JERNBANE Tog og busser Haarlev Tlf. (03) 686 - 19	HALKIER & CO. A/S Østergade 50 Aalborg Tlf. (08) 12 10 22
De herrer restauratører! Hvis De vil tjene mange penge, da kan De hos undertegnede leje spilleautomater, musikboxe, djællebillard og bowlingbaner Altid reel betjening samt 1. classes service Med hilsen INGVARD NEERGAARD Klostergade 20 - Nakskov Tlf. (03-925) 1069	HUNDSTRUP KRO Hundstrup pr. Skjerninge - Fyn Tlf. (09) 24 13 50	BRAMMERS BOGHANDEL Stengade 10 Helsingør Tlf. (03) 21 05 14
TROPEHUSET v/ Kjøge Bellahøjvej 129 Brønshøj Tlf. GO 8756	NORDISK GULF-GAS Vestergade 24 Varde Tlf. (052) 2 11 56	NØRGAARDS HØJSKOLE Teknisk tegning Hadsten, nær Aarhus Tlf. (06) 19 41 11 - 233
NYSTED BÅDVÆRFT v/ Egon Bredgaard Strandvejen - Nysted Lolland Tlf. (03) 87 14 22	SUNDVEJENS KIOSK Sundvej 18 F - Horsens Tlf. (05) 62 43 16	HØJSKOLEHOTELLET Bredgade 13 - Ringkøbing hvor vi ønsker Dem velkommen til at hvile ud Tlf. (07) 32 00 74
HOVEDBANENS RESTAURANT Hovedbanen - Aarhus Tlf. (06) 12 02 26	BP LOLLAND DEPOT Østre Landevej 46 Maribo Tlf. 03-885 - 1060 - 1360 Nakskov 03-925 - 1960 Brændselsolie - Oliefyr	DEN GAMLE SKOLE TRAKTØRSTEDET som er kendt for sin gode mad og sin høflige betjening Det er stedet, som De vil hygge Dem og synes om Asnæs Forskov - Kalundborg Tlf. 03515 - 1813
	ASSENTORP CAMPING Stenlille - Sjælland Tlf. 03605 - 387	
	BORGMESTERKONTORET I KØGE	

takt med Lollandsbanen, således at Museumsbanen havde kunnet etableres i Maribo, og han mente, at vi skulle passe på ved vore interne stridigheder ikke at komme i miskredit hos LJ, hvad der jo ville kunne få alvorlige følger. Endvidere fandt han det ganske urimeligt, at netop Chorfitzen, der i høj grad var medvirkende til at opretholde det gode forhold til Lollandsbanen og til »Museumstoget« kunder skulle angribes.

Formanden besvarede forskellige spørgsmål i relation til Svend Jørgensens indlæg. *Bent Jacobsen* meddelte derefter, at arbejdsholdet ønskede at trække deres forslag til en anden sammensætning af bestyrelsen tilbage; han rettede en tak til Svend Jørgensen for hans arbejde som medlem af foreningens bestyrelse og meddelte til slut, at man frafaldt kravet om afstemning om besættelse af de ledige poster til bestyrelsen.

Dirigenten kunne herefter konstatere, at bestyrelsens forslag var vedtaget, B. Chorfitzen var genvalgt som medlem af bestyrelsen og P. O. Rosenørn nyvalgt som suppleant.

Man gik herefter over til punktet »eventuelt«, hvor forskellige spørgsmål om bl. a. filmen om MBJ, medlemsbladet og et eventuelt køb af OHJ's K-maskine omtaltes.

Dirigenten kunne herefter afslutte generalforsamlingen, og *Erik B. Jonsen* takkede på bestyrelsens vegne dirigenten for hans ledelse af generalforsamlingen og medlemmer for god orden.

Til slut skal det nævnes, at det omtalte udvalg, der skal tage sig af en ændret organisationsform inden for foreningen efter generalforsamlingen sammensattes således: *Birger Wilcke, Bent Dyrholm, Knud E. Nielsen, Ole-Chr. Plum, H. O. Thorkil-Jensen* og *H. Jacobsen*.

Referat ved Poul Skebye Rasmussen.

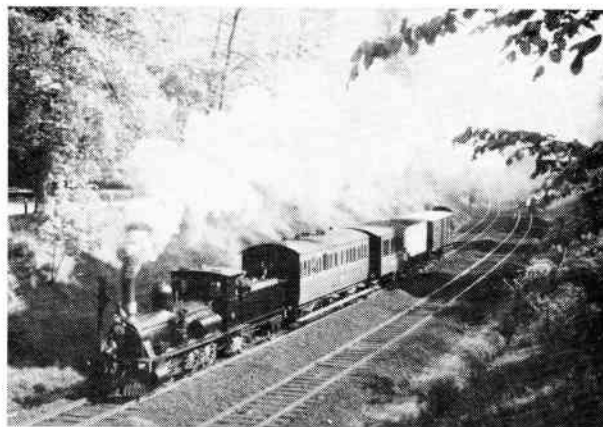
★

Sekretariatet vil være lukket hele juli måned. Bøger m. v. ekspederes – og breve besvares – dog lejlighedsvis.

P. T.

Museumstoget

På Lolland påbegyndtes sommerens kørsel den 26/5, og der køres hver søndag t. o. m. 22/9. Der har (dette skrives primo juni) på de første tre kørselsdage været pænt besøg, ligesom vi allerede har kørt nogle og har fået bestillinger på flere særtog.



Så kører vi igen ... på strækningen Maribo-Bandholm ... og ikke som her, hvor nr. 5 er »på afveje« fra Klampenborg mod Helsingør (28/5 1965). Foto: P. Skebye Rasmussen.

Søndagskøreplanen er uforandret fra 1967, idet der er afgang således:

Fra Maribo	10.20	12.05	14.20	16.00
Fra Bandholm Havn	11.05	12.35	15.05	16.40

Desværre er der ingen »Trekantrute« mere, efter at Maribo Turistforening ikke har ment det økonomisk forsvarligt at genoptage sejladsen Saksøbing-Bandholm med m/s »Saxholm«. For at udnytte to-dækkerbusserne køres nu hver søndag et par rundture omkring Maribo Sø.

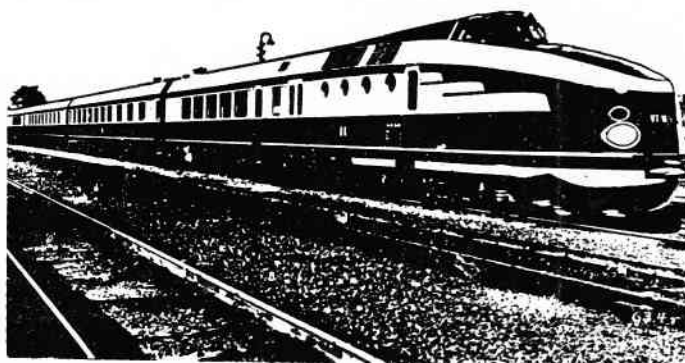
Husk at aflægge et besøg i Maribo og kørsel en tur med »Museumstoget« og glem ikke at »propagandere« for vor lille bane! Bestilling af særtog og pladsreservation for grupper i plantog foretages hos: *B. Chorfitzen, Havsgårdsvej 12, 2900 Hellerup* – telf. (01 72) TA 5743 og (01 43) HE 7109 (aften).

SR.

Jernbanenyt - kort fortalt

kommer igen i næste nummer af »Jernbanen«. De mange »materiefans« blandt foreningens medlemmer må nøjes med den reviderede oversigt over statsbanernes person-, post- og rejsegodsvogne – og de mange »damp-fans« kan forhåbentlig have nytte af bilaget med oversigten over damplokomotivernes løb. Forsinkelsen i Mz-leverancen giver E-maskinerne en lille frist endnu – men brug tiden – Mz 1402 skulle være i drift i anden ude af juli – Mz 1403 i august. Lyngby-Nærum Jernbane satte sit nye Y-materiel i drift den 28. juni – statsbanerne fik den første ombyggede Cc-vogn (moderniseringsprogrammets 2. serie) nr. 29-63 149 den 22. juni – og flere følger. Læg mærke til disse vogne – ombygningen er særdeles vellykket – nye elegante endegavle med B-vogns-døre og gummiulst-overgange.

EBJ.



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

På gensyn i

PARKHOTELLET

BANDHOLM

Stedet som vi anbefaler vore
medlemmer at benytte

God betjening samt 1. kl. køkken

Det er stedet, hvor man har det godt,
og hvor man kommer igen

TLF. (03) 888-58