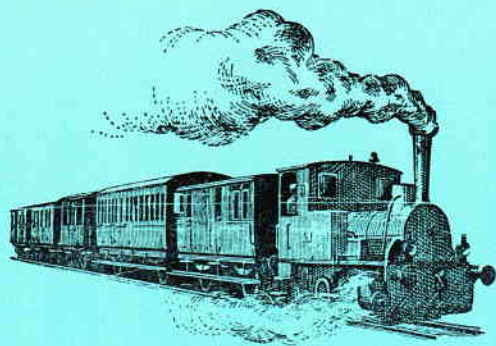




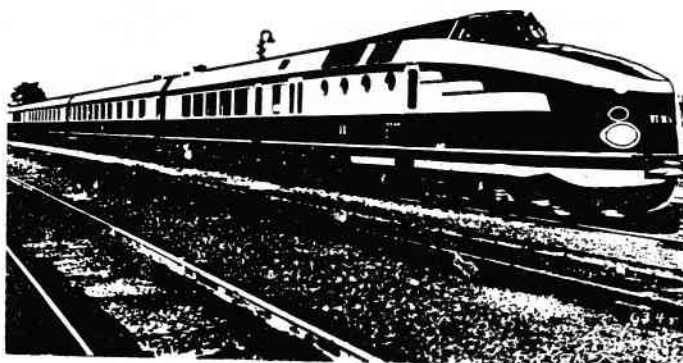
Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM

nr. **6**
Okt. 1968



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

Ta' på højskole

3. november begynder Unge Hjems Højskole nyt 6 mdr.s kursus og 4. jan. nyt 4 mdr.s kursus for unge kvindelige og mandlige elever fra 18-års alderen. I den ny, meget moderne indrettede højskole gives en levende undervisning i alle højskolefag.

Historie – Litteratur – Kristendomskundskab – Engelsk – Fransk – Tysk – Latin (sprogundervisningen foregår individuelt ved hjælp af det moderne sproglaboratoriums teknik) – Samtidskundskab – Hjem og pædagogik – Psykologi – Dramatik – Musikforståelse – Kunstforståelse – Studiekredse – Stoftryk – Keramik – Folkedans.

SÆRHOLD som forberedelse til sygeplejeskolen: Barnepleje, kemi, fysik, dansk og regning. SÆRHOLD: Historie, filosofi, musikforståelse, filmkundskab, kristendomskundskab og kunstforståelse. NYT: Desuden indføres særhold for vordende politikere, ledere i kommunalforvaltninger m.m. inden for bl. a. følgende fag: Talerkursus – politisk historie – udenrigspolitik – NATO-problemer – nationaløkonomi – bygge- og egnsplanlægning – ungdomsuddannelse.

Højskolen ligger i det smukke Skåde, kun 7 km fra Århus. Hyggelige værelser, moderne bekvemmeligheder. Højskolen hjælper med ansøgning om uddannelsesstipendium. Forlang brochure. Skriv eller ring i dag. Tlf. Århus (06) 27 17 77.

Unge Hjems Højskole

Forstander Hans Munck,
Skåde pr. Højbjerg



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Jernbanen

Nr. 6 - 1968

8. årgang



Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Tagensvej 167, 2400 København N.V.
Tlf. (01 72) TAgA 5743 (mandag-fredag
kl. 10-16).

Foreningen samarbejder med:

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

★

Formand:

Politivadokat, cand. jur. Birger Wilcke,
Sebakken 24, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ORdrup 2209

Kasserer:

Bogholder Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.
Tlf. (03 323) Ølstykke 644 u.
Postgironummer 11 73 80.

Forskningsleder:

Frimærkehandler P. Thomassen,
Strandvejen 201, 2900 Hellerup.
(Bogsalgs-postgironummer 6 73 94).

Museumstøgt:

Trafikafdeling og information:

Børge Chorfiltzen,
Tagensvej 167, 2400 København N.V.
Tlf. (01 72) TAgA 5743 -
(01 43) HEIrup 7109.

DJK Odense-afdelingen:

Hans Gerner Christiansen,
Bernstorffsvej 17, 5000 Odense.
Tlf. (09) 13 08 72.

DJK's nordjyske afdeling:

Trafikassistent S. P. Laursen,
Falkvej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

Overtrafikassistent O. K. Jensen,
Søvnøget 23, 4930 Maribo.

Redaktør:

Konsulent Erik B. Jonsen (ansvarsh.),
Esthersvej 19 B, 2900 Hellerup.
Tlf. (01 43) HEIrup 6850.

Annonceekspedition:

Forlaget Ørestad,
Tagensvej 85 E., 2200 København N.
Tlf. (01 72) TAgA 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
forskningslederen (se ovenfor).

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

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Som nævnt i sidste nummer af »Jernbanen«, ville trafikminister Ove Guldberg modtage en delegation med det formål at finde en løsning på vore problemer. Til stede ved mødet den 26. juni var, foruden de tidligere nævnte, repræsentanter for ministeriet og statsbanerne. For DJK mødte MHVJ's driftsbestyrer, overtrafikassistent Sundahl og undertegnede.

Ministeren konstaterede, at hverken myndigheder eller statsbaner havde indvendinger at gøre mod banens oprettelse, samt at det ikke var muligt at dispensere fra det vanlige krav om lovhjemmel, og på dette grundlag lovede ministeren i den kommende folketingssamling at fremsætte det fornødne lovforslag. Den nøjagtige ordlyd af lovforslag og deraf følgende koncession er ikke fastlagt endnu, men sandsynligvis bliver Mariager storkommune bevillingshaver. Driften skal derefter overlades DJK. Koncessionen vil lyde på offentlig persontrafik på strækningen Mariager-Handest, dog forhåbentlig med den tilføjelse, at der kan køres særtog efter særlige regler på strækningen Handest-Fårup, således at der gives mulighed for tilslutning til det øvrige jernbanenet. En koncession vil bl. a. også betyde, at vore problemer med tilsyn og forsikring bliver løst af ministeriet.

Der er således al mulig grund til at takke ministeren for denne løsning, der absolut var den bedste, ligesom vi i lige så høj grad er delegationsmedlemmerne fra Mariager tak skyldige for den hjælp, som var forudsætningen for denne løsning.

Løsningens eneste minus var dette, at MHVJ ikke kom i gang i sommer. Der var ganske vist en mulighed for det, men så skulle kørslen foregå på følgende måde: Toget kører fra Mariager på normal vis. Umiddelbart før første offentlige vej standser toget, ud stiger alle passagererne, der derefter går over vejen og tager opstilling i grøften. Det tomme tog rangeres over, op med passagererne og videre til den næste vej, hvor komedien så gentages. På privat grund, hvad strækningen jo er, kan man gøre, som man vil (næsten da). Folketinget skal udeluk-

(Fortsættes side 7)

Vort forsidebillede:

Lyngby-Nærum Jernbane Y-tog på Brede trinbræt. For københavnere er LNJ udgangspunktet for en rask efterårs-travetur.

Foto: Erik V. Pedersen.

FAKSE MASKINTRANSPORT

v/ Leif Christiansen

Rosenvej 8

Fakse – Tlf. (03-715) 730

VÆRN OM NATUREN

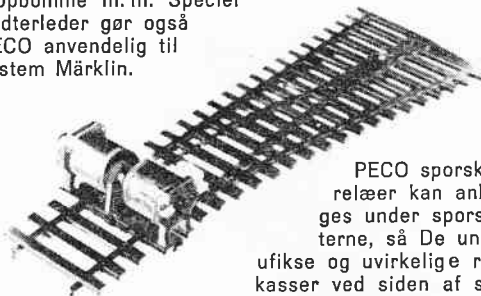
K. L.

PECO STREAMLINE

HO + N

Den engelske kvalitets-modelskinne

PECO-Streamline er et komplet skinnesystem, der består af kvalitetsartikler i størrelserne HO og N. Skinnerne er fremstillet af massive nysølv-profiler, som giver bedste strømgennemgang. Peco fremstiller: Fleksible skinner i længder af 1 yds., sporskifter, skinnesamlere, sporkryds, stopbomme m.m. Speciel midterleder gør også PECO anvendelig til system Märklin.



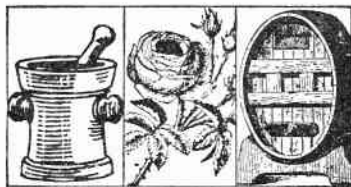
PECO sporskifte-relæer kan anbringes under sporskifterne, så De undgår ufikse og uvirkelige relækasser ved siden af sporskifterne. – En stor fordel, som fagfolk vil lægge vægt på. – PECO sporskifter og sporkryds fremstilles også i lange, smalle modeller med lille afdrejningsvinkel, også i størrelse N.

Katalog tilsendes mod kr. 4,25 i frimærker til

OTTOSENTRADE

Ny Adelgade 5 — 1104 København K

Tlf. BY 5411



Apothekergaardens stemning:
uformel, hjertelig – præget af respekt for gode gamle krotraditioner.

Apothekergaardens vin:
uforlignelig. Vel landsdelens mest alsidige vinkælder rummes under hvælvingerne af Birgittinernes gæstehus. Et værdigt opholdssted for gamle årgange.

Apothekergaardens mad:
uforglemmelig. De spændende specialiteter: Mango-koteletterne, den spanske Paella. – Og den gode danske mad.

Apothekergaarden
– den hyggeligste lille kro i »verdens vidunderligste lille by«
– er nu åben hele året alle dage undtagen fredag.

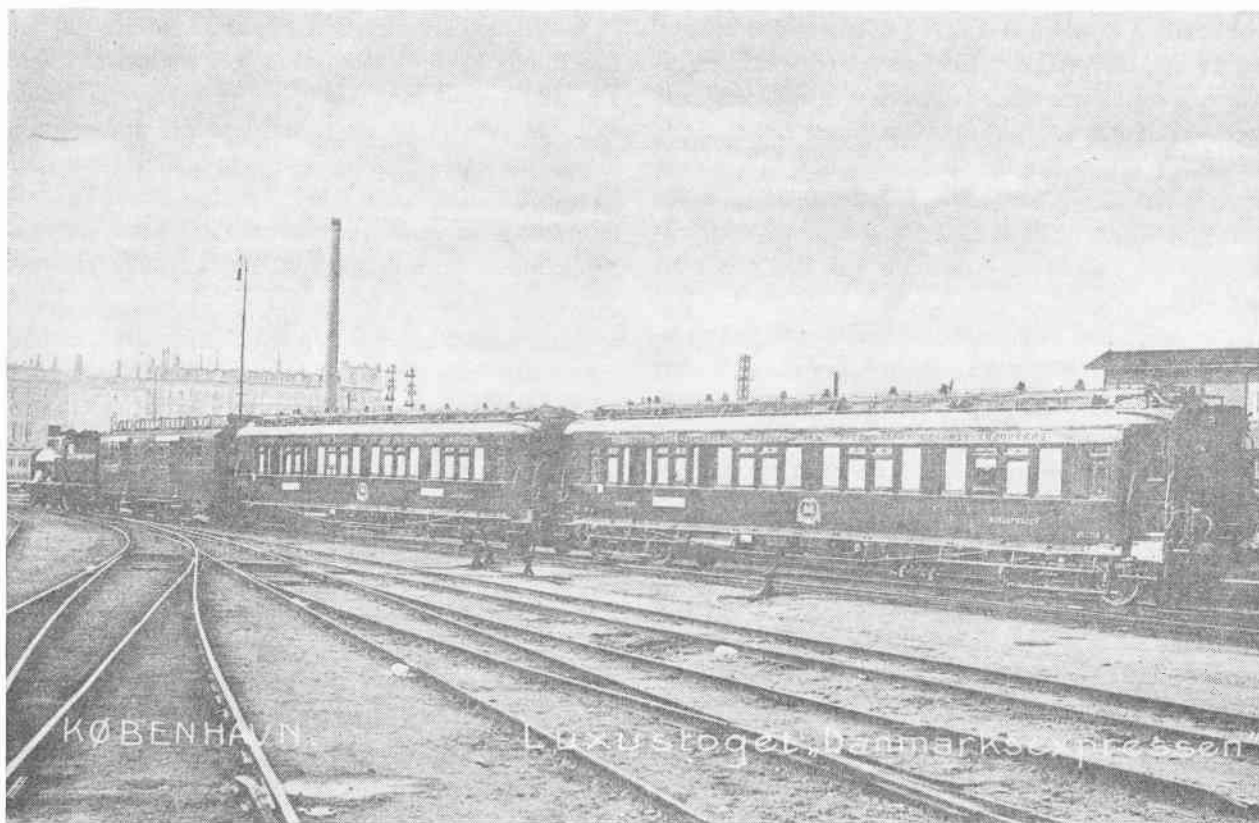


Apothekergaarden

FUGLSANGSGADE, MARIAGER
TELEFON (08) 54 11 88

Danmarks - Expressen

Af P. Thomassen



Luksustoget oprangeret på København H. (gl. banegård) 1907.

Foto: Postkort/lex coll. P. T.

Nutildags betragter man det som en selvfølge, at der etableres stadigt flere, større og mere komfortable forbindelser til udlandet. Ser man i ældre køreplaner – blot 10 år gamle – må man imponeres over den rivende udvikling i de internationale forbindelser. Går man 30 år tilbage, så havde køreplanen ikke meget at byde på; der var gennemgående vogne til Berlin, Stockholm og Oslo, ligesom der havde været før århundredeskiftet, hvortil så kom en gennemgående vogn til Hamburg, en sovevogn til Paris og endelig »Nordpilen«. Der havde tidligere været gjort forsøg med indførelse af gennemgående forbindelser til andre udenlandske storbyer, men af disse forsøg var det kun de gennemgående vogne til den årligt tilbagevendende Leipziger Messe, der havde nogen betydning.

Det tidligste forsøg på at indføre en virkelig fornem udlandsforbindelse fandt sted i 1907. Initiativet blev taget af det internationale sovevognsselskab (»Wagons-Lits«), der efter forhandlinger med DSB fik etableret et luksustog København–Berlin–København.

DSB var ikke uvillig; dels betragtede man togene som særlige persontog, der alene stod til rådighed for sovevognsselskabet, og dels havde man længe haft et godt øje til det forhold, at mange rejsende mellem Sverige og Tyskland og v.v., nu »sivede« uden om Danmark, takket være den i 1897 åbnede »postdamper«-forbindelse mellem Trelleborg og Sassnitz.

»Danmarks-Expressen«, som luksustoget officielt kaldtes, kørte første gang den 15. juli 1907. Der kørtes kun mandage og fredage; større behov regnedes der ikke med, og det viste sig da også snart, at man havde regnet rigtigt.

Toget bestod af iltogsmaskine, fortrinsvis litra K, en fireakslet rejsegodsvogn, fortrinsvis de dengang splinternye litra EL 2001–2010 (senere EE 6451–6460) og én eller to WL. Toget havde i tjeneste-

køreplanen rang af kurértog (K 150), og det var ikke vanskeligt for en »højbenet« maskine at holde de 100 km/t, hvor forholdene tillod det. En reservevogn skulle være til rådighed både i København og i Gedser i tilfælde af nedbrud eller uforudset stor belægning.

Der blev lavet et 5 sideres reglement for luksus-toget; der blev virkelig gjort noget for de fine rejsende. Toget førte kun 1. klasse, der dengang var meget eksklusiv og dyr, idet billetprisen var en 2. + en 3. kl.'s billet. En tur til Berlin med luksustoget kostede kr. 32,30 for selve billetten, kr. 1,30 for hurtigtogsbillet og kr. 11,60 (= 13 Mark) for tillægs-(plads-)billetten. Kupeerne var beregnede til to rejsende, og de benyttedes også som regel af to, idet hovedparten af de luksusrejsende – større forretningsmænd – sjældent kunne undvære deres hustru (eller sekretær) undervejs. Ville man have fred på turen, eller hvis sekretæren måtte blive hjemme på grund af normalt arbejde, kunne man slippe forbavsende billigt for eventuelle kontubernaler ved at betale en ekstra halv tillæggsbillet, altså kr. 5,80.

En samlet billetpris på kr. 45,20 lyder meget billig i dag, men det var det bestemt ikke i 1907. Det var en hel måneds løn for en arbejdsmand! En tilsvarende tur til Berlin med sovevogn kan i dag gøres for ca. 260 kr.; man må ganske vist finde sig i at havne i Østberlin, men forskellen siges ikke længere at være så stor. Prøv at finde en arbejdsmand, der vil pukle en måned for ca. 260 kr.! Hvis mindre velstillede i 1907 skulle til Berlin, kunne man slippe med kr. 14,80 på 3. klasse med alle de kontubernaler, man kunne ønske sig.

Blandt de mange bestemmelser, reglementet indeholdt, var der enkelte fornøjelige. Gedser-færgerne, der overførte de gennemgående vogne, måtte gerne – af hensyn til afbalanceringen – samtidig overføre godsvogne, dog ikke med levende dyr, der kunne forstyrre de rejsende med kobrøl og grisehyl. Det fortælles, at en luksusrejsende en gang klagede over, at bestemmelsen med de levende dyr ikke var blevet overholdt. Det viste sig, at han havde fået væggelus undervejs!

»Danmarks-Expressen«s køreplan så således ud:

tog 99			tog 78
22.41	af København*)	an	10.36
0.51	af Masnedø**)	af	8.41
1.08	an Orehoved Færgehal	af	8.13
1.18	af Orehoved Færgehal	af	7.56
1.59	an Gedser Færgehal	af	7.10
2.21	af Gedser Færgehal	an	6.48
4.21	an Warnemünde	af	4.48
8.35	an Berlin St.B.	af	23.50

*) »Gamle« Kh I.

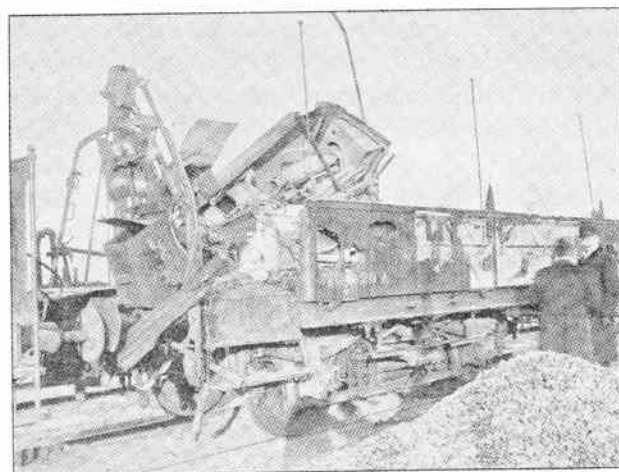
**) Toget overførtes på to færger Masnedø-Orehoved.

København-Berlin på små 10 timer var en virkelig hurtig forbindelse dengang. 30 år efter, altså før Storstrømsbroen blev indviet, brugte tog 145 (Berliner-ekseressen) nøjagtig 10 timer til turen! Der var dog et hurtigere tog (121), der kunne klare den på 9 timer og 25 min.

Toldeftersynet foregik i tog mod Berlin på tysk strækning og i retning mod København mellem Gedser og Masnedø. Dette måtte man også betale for! Da mange af de rejsende større forretningsmænd medførte omfangsrige prøvekollektioner, der havde stor interesse for toldvæsenet, forelå en særlig aftale med dette. Foruden almindeligt rejsegodsgebyr måtte man erlægge 70 øre for toldeftersynet pr. rejsegodsbevis.

Reglementet indeholdt også en defraudantbestemmelse, der både gjaldt for sovevognsselskabet og for evt. rejsende, der var sluppet med luksustoget uden behørig tillæggsbillet. Var der solgt flere tillæggsbilletter, end der var pladser til, eller pågreb man en rejsende uden gyldige billetter til toget, var bøden i begge tilfælde kr. 71,10 (= 80 Mark). Desuden skulle den rejsende efterbetale den fornødne billet.

Luksustoget fik ingen lang levetid, knapt 2 år. Selv med en ret god belægning kunne det ikke være nogen god forretning for sovevognsselskabet; som det fremgår af planen, var der to togstammer i drift, og når begge havde to sovevogne med, og to skulle holdes i reserve, var det en lovlig stor belastning for »Wagon-Lits« at investere 6 »slumrekasser« i den rute. Tilfældet kom selskabet til hjælp med hensyn til afvikling af foretagendet, idet der udbrød brand i en sovevogn, efter at toget havde passeret Vordingborg i januar 1909. Vognen blev totalt ødelagt, og Sovevognsselskabet indstillede Danmarks-Expressen ved først givne lejlighed, nemlig ved sommerkøreplanens ikrafttræden den 30. april 1909, og så var det slut med den luksuriøse herlighed. (Det var for



Resterne af luksustogets brændte sovevogn.

Foto: Elfelt.

øvrigt også slut med velhavende svenske rejsende via Gedser-Warnemünde, for den 6. juli samme år åbnedes »tågfärjeleden« Trelleborg-Sassnitz.)

Om branden beretter en meget lokal journalist i ugebladet »Frem«:

»Luksustoget »Danmarks-Expressen« havde Fredag Nat her nede paa Sjælland det Uheld, at dets eneste Passagervogn, Sovevognen, gik op i lys Lue. Hvad der blev tilbage af den, viser Billedet. Til alt Held reddedes de fem Passagerer, rigtignok tildels i det blotte Linned.

.....

Man bør paase, at Konduktøren i en Sovevogn effektivt er paa Vagt hele Natten og ikke, som man ofte ser det, ligger i dybeste Søvn i en eller anden Krog, og man bør bestemt fordre, at der findes Ildslukningsapparater i et saa brandfarligt Hus som en moderne Waggon med Opfyring, Elektricitet o.s.v. efter de afbildede faa Rester at dømme, er.«

Journalisten har sikkert hørt et og andet fra »Wagon-Lits« i anledning af de grove insinuationer mod det. Til sidst får han luft for diverse mavesure betragtninger over rejselivet i 1909:

»Det er galt med al den Luksus, det medfører Risiko. Paa den samme Route, men i Forbindelsestoget Gedser-Orehoved, som man ogsaa maa benytte, naar man kommer fra Laaland og skal til København, var der forleden Dag i stræng Frost slet ingen Varme. Det er ikke noget Luksustog – heller ikke i Udstyret – men Risikoen er den samme. Kun fryser man ihjel uden foregaaende Luksusopvarmning.«

Man kan forestille sig den frysende lokalskribent siddende i en bedaget kupévogn litra Ca eller Cb med træsæder og utætte døre og vinduer og ærgre sig over aldrig at have kørt på 1. klasse.

MHVJ

(fortsat fra side 3)

kende blandes i sagen, fordi det er et persontog, der skal krydse en offentlig vej. Det virker lidt – skal vi sige pudsigt – og det foranledigede »Aalborg Stiftstidende« til en leder om sagen.

Vi benyttede os for øvrigt af denne mulighed den 23. juni. Dansk Vintage Motor Club, der var inviteret til den planlagte åbning, kom alligevel, og for ikke at skuffe vore gæster kørte vi en halv snes ture med dem og andre i løbet af dagen. Turene, der var gratis, gik til den berømmelige stopbom og tilbage. På tograpporten noteredes: 718 rejsende! Så nu håber vi selvfølgelig på lignende tal næste år.

B. Dyrholm.

Kommende møder og udflugter

Søndag den 20. oktober kl. 10.00 i »DSB-Kino – Den vide Verden« på Københavns Hovedbanegård.

Filmsmøde – forevisning af en række DSB-film (bl. a. premiere på »Farvel til dampen«) samt den ny farvefilm om »En dag på MBJ«.

Medlemmernes familie og bekendte er velkomne til dette møde. (Entré: kr. 3,-)

*

Søndag den 27. oktober. Udflugt på Aalborg-Hadsund Jernbane (AHJ) og Randers-Hadsund Jernbane (RHJ) – samt kørsel på Pindstrup Mosebrugs tørvebane (785 mm).

Planen for udflugten er:

Aalborg	afg.	8.50
Kongerslev	ank.	10.15
– kørsel på tørvebanen –		
Kongerslev	afg.	12.05
Hadsund	ank.	13.05
Hadsund	afg.	13.20
Randers	ank.	17.00

Togene – der oprangeres således: AHJ-dieselloko (Frichs/1936) (på AHJ)/DJK/VLTJ damploko nr. 7 (på RHJ) – 3 AHJ C-vogne – AHJ Dac-vogn – fremføres som arbejdstog (fotostop). Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

Pris for deltagelse: Kr. 25,00. Tilmeldelse sker ved snarest – og senest *mandag den 21. oktober* – at indsætte ovennævnte beløb på *postgirokonto 11 10 06*, adresseret *B. Chorfitzen, Tagensvej 169, 2400 København N.V.* Kvitteringstalon, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i toget.

Opmærksomheden henledes på, at kørslen på mosebrugets tørvebane sker på deltagernes eget ansvar.

Madpakke bør medbringes – Kaffepause i Spenstrup ved 15-tiden.

Det er sikkert medlemmerne bekendt – fra meddelelser i dagspressen – at driften på AHJ og RHJ indstilles med udgangen af marts måned 1969 – gå derfor ikke glip af denne »sidste-chance-tur«.

*

Søndag den 17. november. Udflugt på strækningen Fredericia-Odense med særtog fremført af DSB-

damploko, litra N – samt forevisning af museums-materiel m. v. i Fredericia og Odense. Udflugten er arrangeret af DJK's nordjyske afdeling.

Planen for udflugten er:

Fredericia	afg. 11.00
Odense	ank. 14.30
Odense	afg. 17.22
Fredericia	ank. 18.30

Udflugten starter på Fredericia Personbanegård, hvor toget, bestående af damploko, litra N-3 B-BD afgår til Fredericia Maskindepot, hvor der bliver lejlighed til at bese og fotografere lokomotiver m. m. Efter besøget i maskindepotet, der vil vare ca. 3 kvarter, kører toget til omladehallen, hvor Jernbanemuseets gamle vogne henstår. Vognene vil være kort ud af hallen, så fotografering er mulig.

Kl. 12.30 starter toget fra omladehallen til Fredericia Rangerbanegårds afgangsrør, hvorfra der køres direkte mod Fyn. På den stærkt trafikerede hovedbane er fotostop på fri bane ikke mulig, men der vil i Kavslunde og i Tommerup blive gjort ophold således:

Kavslunde	13.00-13.21
Tommerup	13.55-14.13

På begge stationer tages toget i spor 3, således at fotografering fra læssevejen er mulig.

Efter togets ankomst til Odense vil deltagerne blive opdelt i tre hold – for skiftevis besøg på/hos:

Fjernstyringscentralen,
Odense Maskindepot og
Odense Modeljernbaneklub.

I maskindepotet findes som bekendt Jernbanemuseets damplokomotiver.

Særtoget returnerer fra Odense til Fredericia uden stop.

Pris for deltagelse: *Kr. 25,00*. Tilmeldelse (bindende) sker ved at indbetale nævnte beløb (børn – halv pris) pr. *postanvisning* til: *Overtrafikassistent B. Sundahl, Vinkelvej 2, 8870 Langå*. Kvitteringstalon, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i toget.

*

Snyd ikke Dem selv for denne indholdsrige tur, hvor der bliver lejlighed til at se lidt af det, som alle taler om, men som ingen rigtig kan komme til.

Mød talrigt op – for overskuddet går til Mariager-Handest Veteranjernbanes etablering.

P. S. Tag madpakke med – på grund af det »hårde« program er der ikke afsat tid til en egentlig spisepause.

Onsdag den 20. november kl. 20.00 i »Domus Technica«, Ved Stranden 18, 2. sal (foredrags-salen), 1061 København K.

Mødeaften. Programmet var ved redaktionens afslutning ikke endelig fastlagt.

Foreningsnyt

Afholdte møder og udflugter

Inden for det sidste halve år har foreningens medlemmer »taget afsked med E-maskinen« hele to gange. Den 28. april kørte vi med E 977 på »Nordvestbanen« og den »skæve« bane Vørslev-Slagelse – med hjemtur ad »Vestbanen«. Der deltog næsten 200 medlemmer i denne udflugt, der afvikledes i det herligste forårsvejr. Alt forløb programmæssigt.

Helt programmæssigt gik det ikke den 1. september, hvor vi kørte med E 999, for vi nåede på hjemturen kun lige knapt til Næstved, så ville 999 ikke længere – og deltagerne måtte pænt vente på nedbrudsreserven fra Roskilde – en MX'er – resultat: En time senere i København – men til DSB's trøst kan siges, at der ingen sure miner var af den grund. På det tidspunkt havde alle vist fået gennemfotograferet E-maskinen, først mellem Køge og Næstved og siden på LJ's strækning mellem Nykøbing Fl. og Maribo (sidstnævnte sted ved hjælp af »fotobusser«). Sent skal glemmes det imponerende syn af 200 fotografer eller flere »knipse« vor »egen« nr. 5 og E 999 på Maribo station. På museumsbanen kørtes to ture frem og tilbage med nr. 5 hhv. nr. 2. Der deltog 160 medlemmer i udflugten – samt en række engelske og svenske interessefæller.

Nu venter vi blot på »Afsked med E-maskinen III«-turen.

Allerede den 15. september var vi på farten igen – denne gang til vor »fjerne besiddelse« Bornholm. 80 medlemmer tog afsked med DBJ – øen er jo dejlig – vejret var overraskende godt – og en god stemning fik alle til at glemme, at det var et motortog (M 3), der »fyredes« løs på. Spisningen i Neksø var en kulinarisk oplevelse – og livet kunne således leves lykkeligt videre på en bustur langs nedlagte baner fra Aakirkeby over Gudhjem, Sandvig til Rønne – hvor vi med vemod konstaterede, at foreningen skulle have været stiftet en snes år tidligere; hvilken oplevelse havde det ikke været, at køre med damp gennem Almindingen og gennem Kleven!

Bo-

*

Lørdag den 29. juni var ca. 35 mennesker samlet til film-aften på »Ebsens Hotel« i Maribo. Hr. Poul Yhmann, København, havde tilbudt at vise os nogle af sine film fra udflugter med DJK, og dette tilbud tog vi på Lolland med glæde imod. Det er som regel vanskeligt for os at deltage i foreningens arrangementer i hovedstaden. Denne aften genoplevede vi turene på danske, svenske og tyske baner, og vi så, hvad vi gik glip af, på de ture, hvor vi ikke deltog. – Tak til Yhmann for denne aften!

Vi ved, at mange af foreningens medlemmer filmer, så hvis en eller anden i løbet af efteråret eller vinteren tilbyder at køre sine film for os, tager vi med glæde mod tilbuddet.

OJ

Jernbanenyt - kort fortalt



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

Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 9 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/As 7507/7007 og MM/Fs 7639/7139 – 7646/7146.

Diesel-elektrisk motorvogn, litra Mo 564 og diesel-traktorerne nr. 2 og 33 er udrangeret.

Følgende diesel-elektriske motorlokomotiver, litra Mv er omlitreret til litra Mv: 1101, 1102, 1104, 1109 og 1134 – samt 1201 og 1202. (Isætning af 1950 hk reservemotor i forbindelse med stor revision – og påfølgende anvendelse af revideret 1700 hk motor i »andet« lokomotiv har medført, at den oprindelige nummerfølge er brudt. I fremtiden kan forventes, at omlitring vil blive følgen af de 5 stk. 1700 hk-motorers »vandring« fra ét dieselloko til et andet).



Ny påskrift – litra MV – på »nedklassificeret« MY-lokomotiv.
Foto: K. E. Jørgensen.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 3 stk. 2. klasse bogiepersonvogne, litra B nr. 20–84 132 – 20–84 134 (»133« er stationeret i 1. distrikt – de øvrige i 2. distrikt), 5 stk. 2. klasse bogiepersonvogne m/ rejsegodsafdeling, litra BD nr. 82–84 000 – 82–84 004 (»001« og »003« er stationeret i 1. distrikt – de øvrige i 2. distrikt), 58 stk. åbne lav-

sidede godsvogne (med korte nedklappelige støtter), litra Ks nr. 330 0 151 – 330 0 208 samt 9 stk. storrumsgodsvogne (privatejede: »Carlsberg Bryggerierne«): 083 5 279 – 083 5 287. Fra »Centralværksted København« er leveret 1 stk. 2. klasse bogiepersonvogn (styrevogn), litra Bhs nr. 29–27 820 (ombygget fra CL 1572) (»værkstedssområde København«) samt 1 stk. »undervisningsvogn« (privatejet: »Teknologisk Institut«, København): 095 0 962 (ombygget fra FM 881).

B-vognene, nr. 20–84, 016, 018, 020, 022 og 024 er overflyttet fra 2. til 1. distrikt (»værkstedssområde København«), CL-vognene, nr. 29–25 501 – 29–25 530 og CLv-vognene, nr. 82–25 695 – 82–25 699 samt DEA-vognene, nr. 92–68 001 – 92–68 006 er overflyttet fra 1. til 2. distrikt (»værkstedssområde Århus«). El-varme-udstyret i Av-vogn, nr. 38–51 327 er fjernet – af den årsag er 5.–8. ciffer i den internationale nummerering ændret til »38–61«. (El-varme-udstyret i de resterende 19 stk. Av-vogne med el-varme vil blive fjernet i den kommende tid – udstyret skal anvendes i de i bestilling værende AB-vogne).

6 stk. person-, post- og rejsegodsvogne er udrangeret: ARM 153 – CM 2131 – CRS 3638, 3675 – DG 5291 – Eco 6207.

»Traktionsbilaget« (»Jernbanen«, nr. 4/67) og oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1968« (»Jernbanen«, nr. 5/68) kan å jourføres efter ovenstående.

★

Pr. 30. juni bestod vognparken af:

939 stk. bogie-personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). I april kvartal er tilgængelig driften 8 vogne, og der er udrangeret 4 vogne.

33 stk. 2-/3-akslede vogne.

218 stk. post- og rejsegodsvogne. I april kvartal er udrangeret 2 vogne.

7189 stk. lukkede godsvogne. I april kvartal er sket en afgang på 60 vogne. (Se oversigten nedenfor).

3382 stk. åbne godsvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 58 vogne – og en afgang på 118 vogne. (Se oversigten nedenfor).

453 stk. specialvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 80 vogne: Nr. 181 (T/1) »Transportvogn for batterier«, nr. 516, 524 (S/2) »Værkstedsvogne for signaltjenesten«, nr. 782 (M/1 – dog »værkstedssområde Nyborg«) »Værkstedsvogn for vognopsynet«, nr. 821, 822 (M/2) »Transportvogne for kul-kasser«, nr. 869, 870 (M/2) »Transportvogne for bogier«,

nr. 1044-1047, 1052-1119 (B/2) »Svelletransportvogne« – og en afgang på 21 vogne: »Snepløve«, nr. 6, 7, 9, 11, 17, 22, 24, 28, 30, 31, 34, 40, 45, 48, 67 (»40« og »48« = B/1, øvrige = B/2) – samt nr. 173 (M/2), 176 (M/2), 263 (B/2), 467 (M/1), 523 (S/2), 567 (S/2). (Nr. 735 (S/1) er omnummereret til 318 (B/1) »Stilladsvogn«. Oversigten over specialvogne i bilaget til »Jernbanen«, nr. 4/67, kan rettes efter ovenstående.

3 stk. privatejede personvogne (sovevogne) samt 759 stk. privatejede godsvogne (hvoraf 1 stk. er lejet af DSB). I april kvartal er sket en tilgang på 13 vogne: 3 stk. 077 1, 9 stk. 083 5, 1 stk. 095 0 – og en afgang på 17 vogne: 3 stk. 070 0, 5 stk. 070 1, 1 stk. 070 8 (alle tidl. ZE), 8 stk. 081 5 (tidl. ZA/ZB).

I dette nummer af tidsskriftet bringes på siderne 12-13 en oversigt over »Danske statsbaners godsvogne 1968«. I oversigten angiver kolonnen »antal vogne« vognbeholdningen pr. 31/3 – denne kolonne kan à jourføres pr. 30/6 således:

	31/3	30/6		31/3	30/6
Gklm	413	397	Elo	1581	1515
Gklm	691	661	Pu	3	2
Gkm	122	120	Kklm	18	10
Gs	873	872	Kklm	17	13
Ib	47	40	Ks	151	209
Ibu	25	24	Sk	18	13
Ikg	20	18	Skm	59	40
Ikt	18	17	Tb	1	–
			Td	26	18
			Td	5	3
			Fdkk	4	1
			Fdkk	1	–
			Th	7	3
			»30«	91	103

★

Hos »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er bestilt yderligere 30 stk. elektriske 2-vognstog, litra Mm/Fs nr. 7705/7205 – 7734/7234. Vognene vil blive leveret i 1970 – der henvises til en artikel i »Vingehjulet«, nr. 11/68: »DSB har bestilt flere af de nye højroede S-tog«.

★

Leverancen af Mz-lokomotiverne forsinkedes endnu en gang. Først den 1. august ankom Mz 1402 til København. Maskinen indsattes straks i plantog. Mz 1403 leveredes den 9. september. Der er i øvrigt foretaget en række prøvekørsler med højeste hastighed 140 km/t mellem København og Korsør med litra Mz.

Ultimo september er der hos »NOHAB« i Trollhättan bestilt yderligere 16 stk. Mz-lokomotiver (nr. 1411-1426) til levering i 1971; maskinerne vil tilgå 2. distrikt.

Den første traktor, nr. 271 (Köf-type) af serie II, leveredes fra »A/S Frichs« den 20. august. Leveringen sker derefter med 2 à 3 traktorer pr. måned, således at leverancen af samtlige tyve vil være afsluttet med udgangen af februar 1969. 4 stk. vil blive stationeret øst for Storebælt – de øvrige vest for Storebælt.

De sytten Mz-lokomotiver skal have nye motorer. De oprindelige Frichs-motorer (425 hk) har længe »gjort knuder«,

og de fleste maskiner har været hensat i kortere og længere tid. Nu har man tabt tålmodigheden, og der isættes derfor nye 8-cyl. »Maybach-Mercedes« dieselmotorer (type 820 B) på 491 hk v/1400 omdr./min. Montagen af den første diesel-motor sker hos »A/S Frichs« – de øvrige motorombygninger sker i »Centralværksted Århus«.

Det er vel ingen hemmelighed, at de to dansk-byggede My- (nu Mv-) lokomotiver, 1201 og 1202 ikke har været nogen udpræget succes. Begge lokomotiver er hensat i Århus p. t. Der gøres nu endnu et forsøg – på at gøre det ene køreklart, nemlig 1202. 1201 skal fungere som reservedelslager.

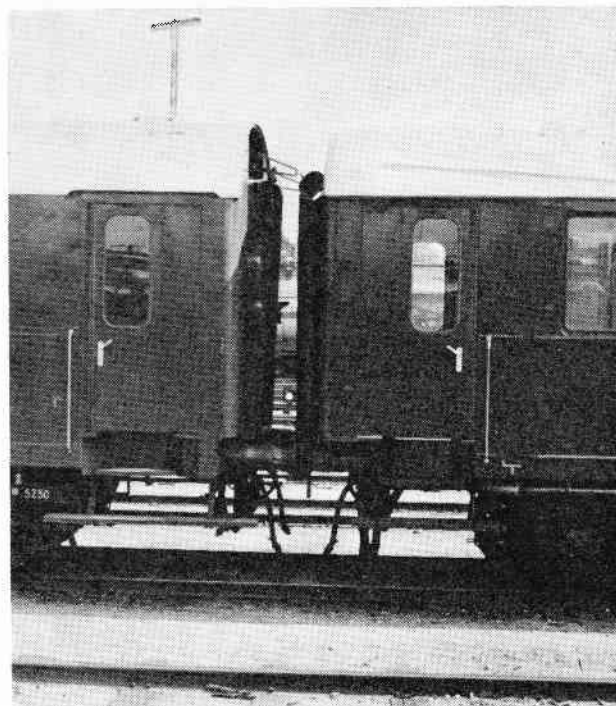
★

»Vognfabrikken Scandia A/S« har ved udgangen af august leveret i alt 10 stk. BD-vogne; de sidste ti vogne i den bestilte serie vil blive leveret i begyndelsen af 1969. I begyndelsen af september begyndte vognfabrikken levering af de femten i ordre værende postbureau-/postpakvogne, litra P (nr. 90-84 800 m. fl.).

★

Moderniseringsprogrammet for statsbanernes personvognsmateriel fortsætter – et ombygningsprogram, der bryder med tidligere praksis, hvor personvogne ved hovedreparation stort set genopbyggedes, som de var leveret. I »Jernbanen«, nr. 1/68 redegjordes der for det igangværende moderniseringsprogram »2. serie«, der omfatter 40 stk. Cc-vogne (gl. nr.) 1149-1178 og 1190-1199 samt 1 stk. Av-vogn (gl. nr.) 286. Når »2. serie-programmet« er afsluttet i foråret 1969, fortsætter man med en »3. serie«, som omfatter 154 vogne, der vil blive moderniseret efter tilsvarende retningslinier, således at vognene i kvalitet og udstyr på det nærmeste svarer til nyan-skaffede vogne (litra A og B).

De 154 vogne fordeler sig på følgende litra (og gl. nr.): Ac 18, 20, 26, 27, 32 – Al 341-350 – Av 283, 293-301, 303-



Endeperroner på to ombyggede personvognstyper: Litra BHS (til venstre) – litra CC (til højre). Bemærk gummivulstovergang og »nedbøjet« tag på CC-vognen. Foto: E. B. Jonsen.

DANSK VANDRELAUG

Kultorvet 7
København K
Tlf. 121165

FREDERIK JOHANSEN A/S
Kolonial – Korn- og foderstoffer

Mariager
Tlf. (08) 54 13 11

**HOTEL
POSTGÅRDEN**

Mariager

C. H. WALBOM A/S

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

**RESTAURANT
SKOVPAVILLONEN**

Hybenvej 12
Mariager
Tlf. (08) 54 10 93

M. F.
Mariager

**ORE BRUGSFORENING
VEJRINGE BRUGSFORENING**

Tlf. 84 10 98 – 84 10 29

ØSTERVANG KØBMANDSHANDEL

Østervang 2
Stubbekøbing
Tlf. 84 14 22

FRUENSGAARD LØGSTED

Østergade
Mariager
Tlf. (08) 54 10 34

DE JYDSKE KALKVÆRKER A/S

Stenværk i Gunderup
Gunderup pr. Mariager
Tlf. (08) 54 13 26

HARALD BRANDT
Aut. elektroinstallatør

Kirkegade
Mariager
Tlf. (08) 54 11 89

FEJØ-KRAGENÆS FÆRGEN

Vesterby – Fejø
Tlf. Fejø 129

A-S F T R

Aut. rejsebureau
Havnegade 7
9900 Frederikshavn
Tlf. (08) 42 21 00
– også Deres rejsebureau
i Vendsyssel

Danske Statsbaners godsvogne 1968

I. Lukkede vogne

Nyt litra	Registre nr.	Styrelses nr.	Nyt nummer (invest-bæst)	Antal vogne	Gl. litra	Gl. nummer (invest-bæst)	Lastgrænse					Tara ca.	Bundflade	Læsselængde	Læssbredde	Rumfang	Døråbning			Indv. højdemål			Længde over pufferne	Aksestand	Akt. bremser	Antal kødkroge	Læsselængde	Kædet. bindet	Rangsk. br.	Handbr.	Bremse	Byggeår	Bemærkninger	
							A	B	C	A	B+C	S	I	J			b	h	m	Midte	Side	m	≡	Stk	L	K	R	H	TL	G-P				
Brunmalede vogne																																		
• Gk1m	20 86	111 6 000—111 6 239		98	HJ	37001—37279	15,5								9,0	18,4	6,81	2,70	42,2	1,60x1,95	2,33	2,21	8,10	4,20							1920/24	98 vogne ²⁾		
• Gk1m	20 86	111 7 000—111 7 516		413	HJ	36671—37775	15,5								9,6	18,8	6,95	2,70	42,9	1,80x1,95	2,33	2,21	8,64	4,50							1918/27	18 » ²⁾ 11 vogne udlejet til FAF		
• Gk1m	20 86	111 8 000—111 8 783		691	HJ	36688—38000	15,5								9,5	18,8	6,95	2,70	42,9	1,80x1,95	2,33	2,21	8,23	4,50							1917/24	25 » ²⁾ 24 » » »		
• Gk1ms	20 86	138 8 000—138 8 804		797	HD	38001—38805	17,5					17,5			10,6	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00							1942/50			
• Gk1m	20 86	115 2 000—115 2 129		122	IA	19001—19130	17,5								12,4	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,19	4,70							1931			
• Gk1ms	20 86	139 9 100—139 9 249		150	IAK	21100—21249	17,5					17,5			11,6	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00							1944/47	} Brunmales efterhånden ▲)		
• Gk1ms	20 86	139 9 300—139 9 499		199	IAL	19131—19500	17,5					17,5			10,8	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00							1940/41			
• Gk1ms	20 86	139 9 850—139 9 899		49	IAR	21300—21349	17,5					17,5			11,1	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00							1947			
• Gs	01 86	120 1 000—120 1 881		873	GS	40000—40874	19,5	21,0				19,5	20,0		12,2	25,2	9,26	2,73	63,0	1,80x2,00	2,68	2,10	10,58	5,70							1954/58			
• Gs	01 86	120 2 000—120 3 999		1997	GS	41000—42999	19,5	23,5	27,5			19,5	20,0		12,2	25,0	9,26	2,71	63,0	2,00x2,00	2,71	2,10	10,58	5,70							1959/64			
• Gs	01 86	123 0 000—123 0 299		300			20,0	24,0	28,0			20,0	24,0		12,0	25,0	9,26	2,71	63,0	2,00x2,00	2,71	2,10	10,58	5,70							1965/66			
• Gs-t	20 86	120 0 000—120 0 017		18	GS	39900—39917	18,0	20,0				18,0	19,0		13,6	25,7	8,76	2,72	51,5	3,85x2,00	2,76	2,18	11,36	7,00							1941	} Luftbælte Forskydelige sidevegge »		
• His	21 86	210 2 000—210 2 599		600	HS-t	49600—49899	19,0	23,0	27,0			19,0	23,0		13,0	23,8	8,76	2,72	51,5	3,85x2,00	2,76	2,08	10,10	5,40							1962/67			
• His	21 86	210 2 990—210 2 999		10	HS-t	49900—49909	19,0	23,0	27,0			19,0	23,0		12,6	23,8	8,76	2,72	51,5	3,85x2,00	2,76	2,08	10,00	5,40							1960			
Antal 6317																																		
Hvidmalede vogne																																		
• Hks	21 86	215 6 000—215 6 049		50	IAR	21351—21400	17,5					17,5			11,1	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00							1947	} Dampvarmeledning		
• Hks	21 86	215 0 800—215 0 849		50	IAR	21251—21350	17,5					17,5			11,1	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00							1946/47			
• Hks-u	21 86	215 0 000—215 0 099		100	IAR	21001—21099	17,5					17,5			11,6	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00							1942/46			
• Hks-v	21 86	215 0 500—215 0 669		170	IAL	19330—19499	17,5					17,5			10,8	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00							1941	} 20 vogne til rådighed for Carlsberg Luftbælte 1 vogn ²⁾		
• Hks-v	21 86	215 0 700—215 0 749		49	IAL	19501—19550	17,5					17,5			10,8	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00							1950			
• Hs	21 86	210 0 000—210 0 199		196	I	21501—21700	19,5	21,0				19,5	20,0		12,4	25,2	9,27	2,72	63,0	2,00x2,00	2,68	2,10	10,58	6,50							1958/59			
• Hs-t	20 86	210 0 096—210 0 171		4	I	21596—21671	18,5	20,0				18,5	19,0		13,4	25,7	8,76	2,72	51,5	3,85x2,00	2,68	2,10	10,58	6,50							1959	} Tærts 600 kg. Indv. pl. bskl. 1 vogn ²⁾ 1 » ²⁾ Gulvrister 1 vogn midlerti. omnr. til 080 0 449		
				1	IGK	21596—21671	13,0								7,8	16,3	6,41	2,54	37,6	1,32x2,02	2,35	2,22	7,70	3,66							1900			
				Antal 620		19812																												
Isolerede vogne																																		
• Isomos	11 86	806 7 000		1	IKN	25499	13,0	17,0	19,0			13,0	17,0		18,6	17,8	7,90	2,25	35,6	1,40x1,90	2,00	2,00	11,30	7,00							1950	} 3 vogne ²⁾ Oliebeholdervogn 42 » ²⁾ Raskkerbeh.v. 3 » ²⁾ Oliebeholdervogn Transportvogn for bremsesand		
• Is	11 86	807 7 100		89	IKA	25101	14,5	18,0				14,5	17,5		17,2	19,6	8,67	2,26	41,0	1,40x1,94	2,09	2,09	11,74	6,60							1953			
• Is	11 86	807 7 101—807 7 189		47	IBA	25102—25190	15,5	18,0				15,5	17,5		16,3	19,6	8,67	2,26	41,0	1,40x1,94	2,09	2,09	11,74	6,60							1954			
				25	IBU	18851—18941	15,5					15,5			10,5	16,2	5,92	2,74	35,1	1,32x1,86	2,08	1,96	8,64	4,50							1918/20	} 1 vogn ²⁾ 1 » ²⁾ Gulvrister 1 vogn midlerti. omnr. til 080 0 449		
				4	IF	18951—19000	15,5					15,5			10,5	18,6	6,78	2,74	37,9	1,32x1,86	2,08	1,96	8,64	4,50							1918			
				20	IKG	24462—24714	11,0					11,0			12,2	17,3	7,28	2,38	41,2	1,22x1,96	2,45	2,25	9,22	4,50							1916/19			
				5	IKP	24804—24826	11,0					11,0			1,0	14,0	14,5	6,11	2,38	39,6	1,22x1,96	2,03	2,10	9,22	4,70							1914/19	} 1 vogn midlerti. omnr. til 080 0 449	
				2	IKS	24901—24902	14,5	16,0				14,5	16,0		1,5	17,0	15,8	6,61	2,38	39,6	1,22x1,96	2,03	2,10	9,19	4,70							1931/32		
				18	IKT	24567—24660	11,0					11,0			1,0	15,0	14,5	6,11	2,38	39,6	1,22x1,96	2,03	2,10	9,22	4,50							1926/27		
				Antal 212																												1911/14		
Beholdervogne																																		
• Uahk	20 86	721 1 000—721 1 002		3	U	39501—39503	26,0								18,0																	1926	} 3 vogne ²⁾ Oliebeholdervogn 42 » ²⁾ Raskkerbeh.v. 3 » ²⁾ Oliebeholdervogn Transportvogn for bremsesand	
• Ud	21 86	901 0 600—901 0 683		42	U	39601—39683	21,0								9,7																	1920/24		
• Unk	20 86	701 3 000—701 3 002		3	U	39521—39523	18,5								12,1																	1942		
	30 86	945 0 600—945 0 601		2	PB	10995—11076	19,5								10,5																		1947	
				Antal 50																														
Specielle vogne																																		
• Tdgs	21 86	574 0 000—574 0 019		20			19,5	23,5	27,5			19,5	23,5		12,6																	1966	} Selvtømmende m. tag, der kan åbnes » » » » » » »	
• Tdgs	21 86	574 0 020—574 0 049		30			19,0	23,0	27,0			19,0	23,0		13,1																	1968		

2. Åbne vogne

Nyt litra	Regime nr.	Styrelses nr.	Nyt vognnummer (lavest—højest)	Antal vogne	Gl. litra	Gl. vognnummer (lavest—højest)	Lastgrænse				Tara ca. t	Bundflade m ²	Rumflang m ²	Læsselængde m	Læssesbredde m	Sidehøjde m	Døråbning m	Længde over pufferes m	Akselstand m	Antal aflagelige side- endevæge	Antal Rangsk. Håndbr. Trykfulled. Gods- og person- og G-P	Byggeår	Bemærkninger																					
							A	B	C	S																																		
• E • E • E • E • E • E • E • E • E	01	86	Højsidede vogne 500 0000—500 0299 502 0000—502 0399 511 0000—511 1654 512 7400—512 7401 16725—17210 16884 13923—13980 9906—9942 9897—9900	300 397 1581 2 7 1 3 3 4	E E PB PD PJ PJB PJR PU PUR	53400—53499 52000—52399 10001—11655 27401—27402 16725—17210 16884 13923—13980 9906—9942 9897—9900	21,0	25,0	29,0	9,6 9,4 10,4 7,4 8,5 8,2 7,6 8,5	24,0 24,0 21,5 24,0 19,0 19,0 15,5 14,8 14,8	8,76 8,76 7,65 8,72 6,79 6,79 5,30 5,30 5,30	2,76 2,76 2,80 2,75 2,80 2,80 2,80 2,80 2,80	1,49 1,49 1,20 2,15 1,00 1,00 1,00 1,35 1,35	1,80 1,80 1,50 1,50 1,50 1,50 1,50 1,50 1,50	10,50 10,00 9,02 10,10 8,10 8,10 8,10 6,61 7,30	5,40 5,40 5,00 6,00 4,20 4,20 4,20 3,50 3,50	1 2 2 2 2 1 2 2 1	RS TL H H H H RS H RS	G TL G G TL G H TL TL	1959/66 1958/59 1942/50 1941/42 1920/24 1920/22 1920/24 1920 1919	34 vogne ²⁾ 2 » ²⁾ 7 » ²⁾ 1 » ²⁾ 3 » ²⁾ 3 » ²⁾ 4 » ²⁾																						
	01	86																					500 0000—500 0299	300	E	53400—53499	21,0	25,0	29,0	9,6	24,0	8,76	2,76	1,49	1,80	10,50	5,40	1	RS	G	1959/66			
	01	86																					502 0000—502 0399	397	E	52000—52399	22,0	26,0	30,0	9,4	24,0	8,76	2,76	1,49	1,80	10,00	5,40	2	TL	TL	1958/59			
	20	86																					511 0000—511 1654	1581	PB	10001—11655	21,0			9,4	21,5	7,65	2,80	1,20	1,50	9,02	5,00	2	H	G	1942/50	34 vogne ²⁾		
	20	86																					512 7400—512 7401	2	PD	27401—27402	21,5	23,0		10,4	24,0	8,72	2,75	2,15	1,50	10,10	6,00	2	H	G	1941/42	2 » ²⁾		
																								7	PJ	16725—17210	15,5			7,4	19,0	6,79	2,80	1,00	1,50	8,10	4,20	2	H	TL	1920/24	7 » ²⁾		
																								1	PJB	16884	15,5			8,5	19,0	6,79	2,80	1,00	1,50	8,10	4,20	2	H	G	1920/22	1 » ²⁾		
																								3	PJR	13923—13980	15,5			8,2	19,0	6,79	2,80	1,00	1,50	8,10	4,20	1	RS	H	1920/24	3 » ²⁾		
																								3	PU	9906—9942	21,0			7,6	14,8	5,30	2,80	1,35	1,50	6,61	3,50	2	H	TL	1920	3 » ²⁾		
			4	PUR	9897—9900	21,0			8,5	14,8	5,30	2,80	1,35	1,50	7,30	3,50	1	RS	TL	1919	4 » ²⁾																							
			Antal 2298																																									
• Kbs • Kklm • Kklm • Kklm • Kklm • Ks • S • Sk • Skm	01	86	Lavsidede vogne 333 0000—333 0449 323 0000—323 0019 323 0020—323 0149 323 0101—323 0121 330 0000—330 0150 420 1000—420 1039 425 1000—425 1019 425 2105—425 2175	449 18 17 20 151 40 18 59 1 26 5 1 4 3 1	KS TF TF TF TF TGS TGT TGC TB TD TD TD TD TDB TDR	60000—60449 8001—8020 8021—8150 8101—8121 9201—9240 8976—8995 8905—8975 8210 8445—8749 8503—8793 8761 8826—8858 8437—8442 8469	19,5	23,5	27,5	19,5	23,5	12,5 9,6 10,0—10,3 10,3 12,5 23,6 18,5 16,6 7,5 6,3 6,1 6,1 5,4—12 7,8 7,1	34,6 28,8 28,8 34,6 53,8 37,8 31,0 18,8 17,7 17,7 17,9—18,0 17,7 17,7	12,50 10,70 10,70 10,70 12,50 19,90 15,10 12,40 7,65 7,50 7,50 7,12—7,83 7,50 7,50	2,77 2,68 2,68 2,68 2,77 2,70 2,50 2,50 2,46 2,36 2,36 2,36—2,52 2,36 2,36	0,45 0,43 0,43 0,43 0,45 0,45 0,45 0,40 0,30 0,35 0,39 0,4—0,5 0,30 0,30	1,80 1,80 1,50 1,50 1,50 1,50 1,50 1,50 1,50 1,50 1,50 1,50	13,96 12,03 12,10 12,10 13,86 21,30 16,43 13,73 8,96 8,83 8,83 8,52—8,96 8,83 8,83	8,00 6,80 6,80 6,80 8,00 14,20 10,44 9,50 4,20 4,20 4,20 4,20	20 2 2 2 16 2 12 10	G-P TL G G G-P G TL TL H H H H H H H H H H H H	1958/65 1932 1940/50 1947 1967/68 1941/50 1931 1896/1927 1915 1883/1924 1888/1907 1907 1912/14 1924 1913	2 vogne ²⁾ Ballastvogn 4 vogne ²⁾ 1 vogn ²⁾ 2 vogne ²⁾																					
	01	86																						333 0000—333 0449	449	KS	60000—60449	19,5	23,5	27,5	19,5	23,5	12,5	34,6	12,50	2,77	0,45	1,80	13,96	8,00	20	G-P	1958/65	
	20	86																						323 0000—323 0019	18	TF	8001—8020	17,5			9,6	28,8	10,70	2,68	0,43	1,80	12,03	6,80	2	H	TL	1932		
	20	86																						323 0020—323 0149	17	TF	8021—8150	17,5			10,0—10,3	28,8	10,70	2,68	0,43	1,50	12,10	6,80	2	H	G	1940/50		
	21	86																						323 0101—323 0121	20	TF	8101—8121	17,5			10,3	28,8	10,70	2,68	0,43	1,50	12,10	6,80	2	H	G	1947		
	01	86																						330 0000—330 0150	151			19,5	23,5	27,5	19,5	23,5	12,5	34,6	12,50	2,77	0,45	1,50	13,86	8,00	16	G-P	1967/68	2 vogne ²⁾
	01	86																						420 1000—420 1039	40	TGS	9201—9240	40,0	42,0		23,6	53,8	19,90	2,70	0,45	1,50	21,30	14,20	2	H	G	1941/50		
	20	86																						425 1000—425 1019	18	TGT	8976—8995	31,5			18,5	37,8	15,10	2,50	0,45	1,50	16,43	10,44	2	H	TL	1931		
	20	86																						425 2105—425 2175	59	TGC	8905—8975	31,5			16,6	31,0	12,40	2,50	0,45	1,50	13,73	9,50	2	H	TL	1896/1927		
																									1	TB	8210	15,5			7,5	18,8	7,65	2,46	0,40	1,50	8,96	4,20	1	RS	G	1915		
																									26	TD	8445—8749	13,0			6,3	17,7	7,50	2,36	0,30	1,50	8,83	4,20	2	H	TL	1883/1924	Ballastvogn	
																									5	TD	8503—8793	13,0			6,1	17,7	7,50	2,36	0,35	1,50	8,83	4,20	2	H	TL	1888/1907	4 vogne ²⁾	
			1	TD	8761	13,0			6,1	17,7	7,50	2,36	0,39	1,50	8,83	4,20	2	H	TL	1907	1 vogn ²⁾																							
			4	TD	8826—8858	13,0			5,4—12	17,9—18,0	7,12—7,83	2,36—2,52	0,4—0,5	1,50	8,52—8,96	4,00—4,70	2	H	TL	1912/14	2 vogne ²⁾																							
			3	TDB	8437—8442	13,0			7,8	17,7	7,50	2,36	0,30	1,50	8,83	4,20	2	H	G	1924																								
			1	TDR	8469	13,0			7,1	17,7	7,50	2,36	0,30	1,50	8,83	4,20	1	RS	TL	1913																								
			Antal 814	✕																																								
• Fd • Fd • Fdk • Fdk • Fdk • Fdk • Fdk • Fdk • Fdk • Fdk • Fdk • Fdk	20	86	Specielle vogne 602 0550—602 0699 602 0700—602 0749 607 0712—607 0721 607 0723—607 0733 607 0815 607 0797—607 0798 607 0801—607 0806 607 0807 929 2000 929 3000 989 0000 989 1000	150 50 9 9 9 2 4 1 1 1 1 7 91 2	Fd PS PS PS PSL PSR PV PV Sd TK Sd TK Sd TM TH TF PB	59550—59649 9712—9721 9723—9733 9815 9797—9798 9801—9806 9807 69600 10000 69400 9991 9003—9140 8003—8149 10191—11489	20,0	24,0	28,0	19,5	23,5	27,5	11,9 12,3 9,4 9,4—10,2 8,3 10,3 7,8 8,7 30,5 19,2 37,5 34,3 10,0 9,7 10,0	25 m ³ 25 m ³	6,01 6,01 5,50 6,01 5,15 5,15 5,15 18,60 15,60 12,50 21,80 18,20 52,8 15,6 28,8	2,55 2,55 2,55 2,55 2,81 2,81 2,81 3,00 2,58 2,50 2,90 2,74 2,68	1,62 1,62	9,14 9,14 6,83 6,83 6,83 6,61 7,30 19,84 13,96 13,73 23,04 19,50 7,95 12,10 9,02	5,50 5,50 3,60 3,60 3,60 3,50 3,50 13,96 9,10 15,90 12,00 3,66 6,80 5,00		RS RS H H H RS H RS H H RS H H H RS H H H	G G TL TL TL TL TL TL G G H H H G G TL																						

Samlet antal åbne godsvogne 3442 pr. 31/3 1968

Regime nr.
01 RIV-EUROPE eller RIV-POOL mærket.
11 RIV-INTERFRIGO mærket.
21 RIV »
30 Kun til indenlandsk trafik.
31 Tjenestegodsvogne.
31 RIV-mærket; forhøjet vogneleje.

x) Heri medregnet 1 stk. Kbk under ombygning til tjenestegodsvogn (regime nr. 30)
▲) Indtil endelig ombygning har fundet sted, forekommer IA-vogne med int. litra Hk - og IAK-, IAL- og IAR-vogne med int. litra Hks-u, Hks-v og Hks med numre i andre nummerserier end angivet i denne oversigt.

1) Nødklapecelle eller aflagslige sidevæge.
2) Må kun anvendes til specielle transporter.
3) Vognene har forskellige bremsesystemer indenfor de nævnte systemer.

Svenske Jernbaners Rejsebureau



Hovedbanegården
Tlf. 11 75 00

Hempels Ingeniør Forretning

Peders Skramsgade 1
København K
Tlf. MI 9842

A/S Abilco

Værkstedsvvej 32-34

Rådgivning og konstruktioner
Glasfiber – Armeret polyester

Aalholm Automobilmuseum

Nysted – Lolland

Åbent hver dag 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.

Skøn udsigt over Østersøen

Restaurant med varme og kolde retter
Spiritusbevilling

C. A. Qvade & Co. A/S

Korn – Foderstoffer og brændsel

Torvet 3
Maribo
Tlf. 111

V. Egholm Hansen

Frisør

Stationsvej 1
Farum
Tlf. 95 10 27

Mejeriet Lolland

Maribo

312, 321-340 – AvL 241-255, 302 – Bt 1321-1340 – Cc 1049- 1098, 1180-1189 – Cd 1208-1210.

Arbejdet fordeles mellem de to værksteder, således at »Centralværksted København« ombygger Ac-, Al- og Bt-vognene og »Centralværksted Århus« de øvrige nævnte vogne. (Det ene værksted vil desuden optræde som underleverandør for det andet af visse dele.) Der ombygges ca. 50 vogne pr. år – »3. serie« vil således kunne afsluttes i 1971. På dette tidspunkt vil i alt 266 personvogne være moderniserede (»1. serie« omfattede 71 vogne – »2. serie« (som ovenfor nævnt) omfatter 41 vogne.

Ombygningsprogrammet er nærmere omtalt i en artikel i »Vingehjulet«, nr. 12/68. Oplysningerne i denne artikel kan suppleres med følgende:

Litra Ac: Vognene – der alle er bygget før 2. verdenskrig – får trægulvene udskiftet med sikkerpladegulve (dette udføres også på Ac 30 – af »1. serie«); der ændres i øvrigt ikke på vognenes udvendige udseende.

Litra Al: Vognene får 1) B-vognslignende perronender med trykløftbetjente drejefoldedøre og gummivulstovergang samt gavlskydedør, 2) indvendige selvlukkende (fjederpåvirkede) skydedøre, 3) nyt sofabetræk (mørkegrønt), 4) loft af kunststofplade i stedet for malede, 5) termostatsvarmeregulering, 6) styreledninger (forberedes til brug i »MX-styrevogns-tog« sammen med nye Bk-vogne (nærtrafikvogne – fortrinsvis til brug på Kystbanen)) og 7) forbedret støjisolering.

Litra Av/AvL: Vognene får 1) B-vognslignende perronender, drejefoldedøre og gummivulstovergang samt gavlskydedør, 2) forbedret varme- og støjisolering, 3) vinduer med termoglas i nederste halvdel, 4) ny indvendig aptering, d.v.s. gulve, lofter, vægge, skillevægge, møbler, døre, varme- og lysanlæg og toiletter opbygget af standard-elementer. Sofatypen i 1. klasse bliver af typen anvendt i Ac-vogne (moderniseringsprogrammets »1. serie«), dog med mørkegrønt betræk, sofaerne i 2. klasse beklædes med blåt betræk (som i Cc-vogne ombygget i »2. serie«).

Litra Bt: Vognene får 1) – som nævnt under Av/AvL pkt. 1-2) ændret sofatype (stofbeklædt), 3) termostatsvarmeregulering, 4) lofter af kunststofplade i stedet for malede.

Litra Cc/Cd: Vognene får 1) – som nævnt under Av/AvL pkt. 1-4.

Samtlige vogne forberedes endvidere for centralkobling, ligesom sikkerpladegulvene fornyes på de fleste vogne. Det kan tillægges, at der i samtlige vogne vil blive anvendt standarddele såsom frakkekroge, håndtag, askebægre, affaldsbeholdere, skilte m.v., som anvendes i nyanskaffede litra B m. fl.

Som led i bestræbelserne for at nedbringe støjen i kupeerne vil Av 286 (hørende til »2. serie«) forsøgsvis blive udstyret med bogier, hvor saksefjedrene er ombyttet med skruefjedre, samtidig med at støj- og vibrationsdæmpende indlæg indbygges.

★

Den 31. marts 1968 indgik der i personvognsparken endnu 178 vogne med trævognskasse (heri dog medregnet to »udflugtsvogne« og tre »udstillingsvogne«).

Der er nu udarbejdet et udrangeringsprogram for disse vogne, hvoraf det fremgår, at den forældede vognpark kan

være endelig afviklet i 1974. En del vogne kan udrangeres i kraft af allerede afgivne bestillinger på nye vogne (50 stk.), men for udrangering af de øvrige, hvad statsbanerne anser for en meget vigtig opgave at få gennemført hurtigst muligt, må der bestilles yderligere nye vogne. Hvis der kan opnås tilstrækkelige bevillinger – eller såfremt en fornyet gennemgang af vognbehovet viser, at den samlede personvognspark kan nedbringes i antal, vil den endelige afvikling af personvogne med trævognskasse kunne fremskyndes yderligere.

I juli måned er samtlige (de resterende 11 stk.) Cm-vogne udrangeret; det samme er tilfældet med de sidste 33 stk. 2-/3-akslede personvogne (togførervogne), litra Cu og Cxm – ni af vognene er dog omnummereret til »specialvogne« – til midlertidig brug for bane- og signaltjenesterne.

★

Den 31. marts 1968 omfattede statsbanernes godsvognspark 10691 vogne. Heraf var 8764 vogne (82 %) udstyret med rullelejer, 1594 vogne (15 %) havde mekanisk smurte akselkasser og 333 vogne (3 %) havde almindelige glidelejer. Siden halvtredserne er alle nye godsvogne leveret med rullelejer – og i de sidste fem år har en række godsvogne fået glidelejer og mekanisk smurte akselkasser udskiftet med rullelejer (type 26) – i »Centralværksted Århus«: 3098 vogne og i »Centralværksted København«: 82 vogne – i alt 3180 vogne = 30 % af den samlede godsvognspark. En stor del af de således indvundne mekanisk smurte akselkasser (af typerne »Athermos« og »Isothermos«) er benyttet i ældre gods- og specialvogne i stedet for glidelejer.

Vanskelighederne med tømningsanlæggene i de nye Ucs-vogne er nu overvundet – og ombygningen fra Gklms- (Hd-) vogne fortsætter i »Centralværksted Århus«. For at overholde fragtaftaler har DSB for en periode lejet to DB beholdervogne med trykløfttømning, litra Ucs, nr. 910 8 519 og 910 8 573.

★

Ved S-togsulykken på Hellerup station den 1. august beskadiges Mm 737 (i Bx-toget) og Fs 7101 (i E-toget) svært. Den gamle motorvogn er allerede udrangeret.



Privatbanerne

APB

Følgende materiel er solgt til ophugning:

AHB Kl 2531, Is 3146, Pc 2673
Pf 2899, 2905, 2906

AHJ Kl 4542, Pf 4925
Qf 4354, Qs 4462, 4464

FFJ M 1206
E 33 og 34
Q 231, Qs 446
Q 289, 292, 298, 305, 321, 324, 350
Pf 805, 847, 952, 974
Pj 1306, 1309
Pu 1311, 1314, 1315, 1317

GLOBE AUTOMATIK**K. N. M. Petersen**

Håndværkervænget 1
Greve Strand
Tlf. 90 14 44

B. P. SERVICE

v/ Kurt Madsen

Vesterbro 44 – Maribo
Tlf. Maribo 933

NAKSKOV BRØDFABRIK

Midlerkampsvej 38
Nakskov

Aut. »FORD« forhandler

Vesterbrogade 1
Maribo
Tlf. (03) 885 - 1001

MORNINGS RENSERI & FARVERI

Teglade 2
Mariager
Tlf. (08) 54 12 13

**BYLDERUP BOV & OMEGNS
BRUGSFØRENING**

Bylderup Bov
Tlf. 6 21 15

HUNDSTRUP KRO

Hundstrup pr. Skjerninge
Fyn
Tlf. (09) 24 13 50

HOED KALKVÆRK

Balle – Jylland
Tlf. 063 - 8271 – Balle nr. 16

***Besøg Rosernes By***

– Mariager med de toppede brosten,
bindingsværkshuse
og fredelige atmosfære – og som
prikken over i'et – snart en
VETERAN BANE

Hilsen fra

**MARIAGER
TURISTBUREAU**

TORVET 4 – TLF. 54 13 77

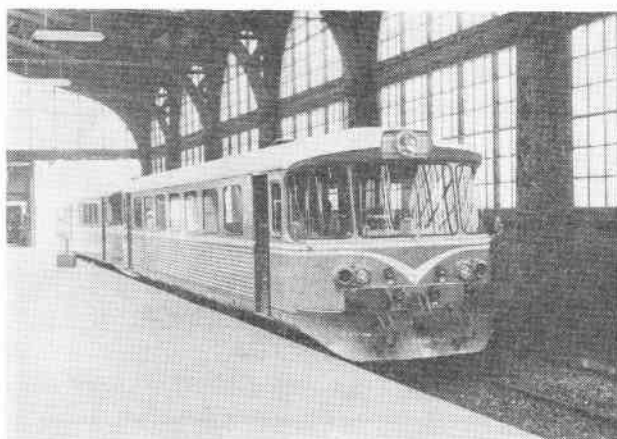
GDS/HFHJ

Fra »Waggonfabrik Uerdingen A.G.« er modtaget ny styrevogn, litra Ys nr. 42 som erstatning for udrangeret vogn med samme nummer (driftsuheldet i september 1967 – se »Jernbanen«, nr. 7/67).

Ombygningen af Frederiksværk station er påbegyndt (spor 3 sættes i forbindelse med hovedsporet i stationens nordlige ende, spor 4 og 5 nyanlægges).

HHGB

Motorlokomotiv M 2 (B & W/1933) forventes udrangeret efter brand på Helsingør station i begyndelsen af august.



HHJ Y-tog på Århus H. (Ys 41 – Ym 31). Bemærk, at begge ender på såvel styrevogn som motorvogn er afrundede. Y-materiellet forekommer nu i fire versioner: Type 1: GDS/HFHJ, LJ – type 2: HP, SB – type 3: LNJ – type 4: HHJ. Foto: K. E. Jørgensen.

HHJ

Y-materiellet er litereret og nummereret således: Motorvogne: Ym 31 og 32, styrevogne: Ys 41–43.

HP

Efter at Y-materiellet er sat i drift, anvendes skinnebusmateriellet ikke mere; skinnebusmotorvogn Ms 30 er solgt til RHJ (ikke ommærket og omnummereret). Diesellokomotiverne nr. 10 og 11 anvendes som reservemaskiner for nr. 13 (Mak); diesellokomotiv nr. 12 og motorvogn M 23 er henstillet som »reservedelager«.

HTJ/OHJ

Fra »Statens Järnvägar« er indkøbt en brugt skinnebusmotorvogn: YBo6 nr. 750 – motorvognen er knust i den ene ende, reparation vil ske på banernes værksted i Holbæk ved hjælp af et frontparti ligeledes indkøbt fra SJ. Efter istandsættelsen vil vognen blive sat i trafik som HTJ S 37.

OHJ har købt damplokomotiv Df 130 fra nedlagte TKVJ samt 3 stk. beholdervogne ZE 503127, 070 1 128 og 070 1 129 fra »Phoenix A/S«, Vejen. En af beholdervognene vil blive anvendt for lokale olietransporter Holbæk–Nykøbing Sj., de to øvrige (kun beholderne) vil blive brugt som olietankanlæg i Holbæk og Nykøbing Sj.

LNJ

Y-materiellet er litereret og nummereret således: Motorvogne: Ym 17–19, styrevogne: Ys 25 og 26.

SB

Følgende materiel er solgt: Damploko nr. 4, motorvogn M 1, personvognene B 11 og C 32 samt åben godsvogn P 315 til DJK, personvognene B 12 og 13 samt lukket godsvogn I 105 til ophugning.

Endvidere er følgende materiel udbudt til salg: Damplokomotiverne nr. 2 og 3, motorlokomotiv M 7, personvognene B 10 og C 31, samt godsvognene I 115, 120 og 125, P 301–305 og Q 201, 203–209.

Fra DSB er som »rangeruheds-kompensation« modtaget Gklm 111 7 221 og 11 7 500 – nu: SB G 1 og 2.

VLTJ

Fra DSB er indkøbt udrangeret dieseltraktor nr. 2 (tidl. Wehrmachttraktor – overtaget efter besættelsen) – nu VLTJ nr. 16.

Nedlagte baner

ETJ's spor og rullende materiel er solgt til fa. »Chr. Løgstrup«, Strømmen (se endvidere afsnit MHVJ på side 21).

OKMJ motorvogn M 12 er nu endelig ophugget; maskinbogien er solgt til VLTJ, der vil anvende dele af den som reserver for undervogn nr. 13. Personvogn C 9 er solgt til Helsingør Jernbaneklub.

TKVJ's damplokomotiv Df 130 er solgt til OHJ (se ovenfor), skinnebusmotorvognene Sm 7, 9 og 10 er solgt til VLTJ, Sm 8 til RHJ, personvognene C 21 og 22 er solgt til hhv. Kolding Lokoklub og Guldager Brevdueforening.

*

Syv privatbaner moderniseres for 19,1 mill. kr. Trafikminister Ove Guldberg har af Folketingets finansudvalg fået bevilget statslån på tilsammen 14,3 mill. kr. Dette beløb vil sætte banerne i stand til at anskaffe nyt rullende materiel og udskifte spor m. v.

Fornyelserne kommer til at koste for de enkelte baner: Helsingør–Hornbæk–Gilleleje Jernbane 4,3 mill. kr., Gribskovbanen 4,4 mill. kr., Hillerød–Frederiksværk–Hundested Jernbane 4,4 mill. kr., Lyngby–Nærum Jernbane 2,3 mill. kr., Odsherreds Jernbane 1,6 mill. kr., Skagensbanen 953.000 kr.

HJØRRING
PRIVATBANE

**De kører også godt med
Arbejder Spare og Lånekassen for
Aarhus og omegn**

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

VARDE PRIVATBANER

Vestbanegården
Varde
Tlf. 052 - 2 13 98

VERDENSURET ZENITH
fås hos

PRÆCIS
Burschesgade 4
Randers
Tlf. (06) 42 20 34

BRAMMERS BOGHANDEL

Stengade 10 – Helsingør
Tlf. (03) 21 05 14

RINGKJØBING MISSIONSHOTEL

Torvet 8
Ringkøbing
Tlf. (07) 32 01 44

BREGNERØD CAMPING

Bregnerød pr. Firhøj
Tlf. (03208) Firhøj nr. 155

BØRGES HERRE & DRENGETØJ

Stationsgaarden
Ballerup
Tlf. 97 25 25

OSCAR MEYER
Isenkram

Gl. Kongevej 123
København V
Tlf. 21 33 00

JACOB P. SØRENSEN OG SØN
Blikkenslagermestre

Sct. Laurentiivej 73
Skagen
Tlf. (084) 4 10 82

LIND JACOBSEN OG CO.

Dronningens Tværgade 50
København K
Tlf. MI 8816

BANGS HAVE
v/ Ernst Rasmussen

Maribo
Tlf. 03885 - 286

og Hjørring Privatbaner 1 mill. kr. Tilsammen ca. 19,1 mill. kroner. Statens lån fordeles over to finansår.

I sin ansøgning til finansudvalget oplyste trafikministeren, at Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jernbane ønsker at anskaffe 3 motorvogne og 2 styrevogne, Gribskovbanen 2 stk. 3-vognstog, Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 2 stk. 3-vognstog. Gribskovbanen og Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane har allerede fået leveret hver 3 motorvogne, 2 styrevogne og 2 mellemvogne samt en styrevogn i fællesskab. Indførelse af elektrisk togdrift på strækningen København-Hillerød har imidlertid skabt behov for yderligere materiel på disse baner. Skinnebusserne på Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jernbanen anses for modne til udskiftning. Banen mener at kunne afvikle den normale trafik ved anskaffelse af 3 stk. motorvogne og 2 stk. styrevogne. Trafikministeren mener, at en afvikling af denne bane med øget rutebiltrafik på kystvejen langs Sjællands nordkyst til følge næppe er tilrådeligt. Derfor er det rimeligt at søge banen opretholdt. Odsherreds Jernbane, Skagensbanen og Hjørring Privatbaner ønsker hver at anskaffe et brugt diesellokomotiv fra likviderede privatbaner, de to sidstnævnte baner endvidere hver en mellemvogn. Odsherreds Jernbane vil have udskiftet spor på en strækning på 16 km. Staten vil dog kun låne penge til udskiftning af ca. 1 km samt til brooverbygninger på 4 vandløbsbroer. Endelig har Odsherreds Jernbane og Hjørring Privatbaner ønsket etablering af radio- og fjernstyringsanlæg. Lyngby-Nærum-banens spor er så nedslidt, at sporfornyelse må foretages af hensyn til sikkerheden. Ministeren skønner, at banen må have eksistensberettigelse i hvert fald i det kommende tiår.



LNJ's første Y-togsæt passerer Hellerup station (17/6) på vej fra Rødby Færge til Gentofte (Jægersborg). Bemærk »kaninørerne« over dørene – lysskilte, der kan vise »Indstigning« eller »Ingen indstigning«. Foto: E. B. Jonsen.

Ordren til »Waggonfabrik Uerdingen A.G.« vil efter ovenstående således komme til at omfatte: 7 stk. motorvogne, litra Ym, 6 stk. styrevogne, litra Ys og 6 stk. mellemvogne, litra Yp. (Af HHGB-materiellet vil de to motorvogne med tilhørende styrevogn være af samme type som vognene leveret til GDS/HFHJ og LJ, medens den tredje motorvogn vil være af typen leveret til LNJ (afrundede ender for og bag)).

★

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

Museumstoget

Trafikafdelingen meddeler:

Når dette læses, er »Museumstoget«s 7. sæson afsluttet, men det kan allerede konstateres, at det er lykkedes at fastholde passagertallet fra rekordåret 1967 (statistiske oplysninger følger i næste nummer af »Jernbanen«). Der er ligeledes kørt et stort antal særtog – af de mere interessante kan nævnes: 22. maj – kørsel for Danmarks Radio-TV i anledning af optagelse for en TV-teater-produktion: »Ardele« – 25. maj – kørsel for »Foreningen af Venstre-journalister« – 10. juni – kørsel for værkmestre ved Danmarks privatbaner (det var en udflugt af de mere usædvanlige – arrangeret af værkmester K. Magnussen (LJ) – hvor de rejsende efter tur trak i arbejdstøjet og agerede lokoførere – alle morede sig dejligt, og direktør S. D. Brandt fik adskillige gange at vide, at magen til bane findes intet sted i landet – og det skal nok være rigtigt) – 30. juni – kørsel til Sollested og retur med »Kong Frederik d. 7.« og »Grevinde Danner« samt hjemmeverns-orkestret fra region Lolland (i anledning af byfesten i Sollested), samt 29. juli – kørsel med 450 spejdere fra lejren ved Korselitse – 1. september – kørsel med DJK-medlemmer og udenlandske gæster. (Derudover er kørt for en lang række skoler, feriekolonier og foreninger.)



»Museumstoget«s trofaste lokomotivfører Bertram Jensen afventer »kor-signal« for en af sæsonens mange særtog.

Foto: Erik Petersen.

Vore medlemmer, der gør tjeneste ved »Museumstoget«, har – som det kan forstås af ovenstående – haft en meget travl sæson, og vore kunder har kun givet udtryk for glæde og tilfredshed med arrangementerne – og for den gode service alle har ydet.

Pressen på Lolland-Falster har som sædvanlig fulgt vort arbejde nøje, og har bragt fyldig reportage om de mange store og små begivenheder hele sæsonen igennem.

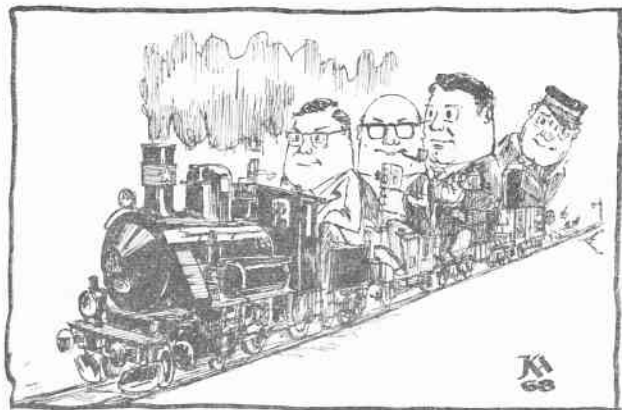
I samarbejde med A/S Lollandsbanen er udsendt et nyt bogtrykt reglement: »Bestemmelser vedrørende museumstogenes fremførelse på jernbanestrækningen Maribo-Bandholm«. Instruksen er fordelt til alle medlemmer, der gør tjeneste ved trafik- og maskinafdelingerne.

Fra dagspressen vil det være medlemmerne bekendt, at vort længe nærede ønske er gået i opfyldelse. Det er lykkedes foreningen at købe en K-maskine, nemlig K 564, byg-

get i Esslingen i 1899, af OHJ. Maskinen henstår endnu i Nykøbing Sjælland (på grund af manglende drejeskive ved remisen). Det er hensigten at anvende K-maskinen (sammen med et par CM-vogne) til udflugtstog på DSB-strækninger.

En tidligere SFJ-kupévogn, som foreningen for et par år siden »bestilte« hos DSB, er nu kommet til Maribo. Det er en vogn med en lang »historie«: 1882: RFB M 303; 1897: SFJ B 28; 1905 (ombygget): SFJ Aa 13; 1949: DSB »værkstedsvogn nr. 67 for signaltjenesten«; 1958: DSB specialvogn nr. 567.

B. Chorfitzen.



VED RULLEHOLDSE AF K-MASKINE

Tegnerens opfattelse af bestyrelsens første udflugt med den nyligt anskaffede K-maskine. Tegning: K. Aage Jørgensen.

Maskinafdelingen meddeler:

Det er efterhånden ved at være nogen tid siden, at man sidst her i tidsskriftet har hørt nyt fra maskinafdelingen. Dermed være ikke dog sagt, at der ikke er sket noget på arbejdsområdet. De, der overværede generalforsamlingen, vil vide fra civilingeniør H. S. Jacobsens indlæg, hvilket fantastisk stort arbejde, der er udført samt værdien af dette.

»Museumstoget«s økonomi er inden for det sidste år blevet stærkt forbedret, hvilket skyldes fornuftige og gennemtænkte indkøb til vedligeholdelse af det rullende materiel.

Ledelsen af afdelingen er som bekendt lagt i andre hænder. Arbejdsholdene er nu gode sammentømrede »teams«, der ikke går af vejen for selv de største opgaver.

Lokomotiv OHJ 5 fremtræder efter vinterens arbejde som fabriksnyt. Samtlige kedelrør er blevet udskiftet, regulatoren er overhalet, nye injektorer er påsat, gliderne er stillet og meget, meget andet er lavet. Pudsigt var det at se vedkommende tilsynsmands ansigtsudtryk, da han skulle godkende kedlen. Det er svært at beskrive, men det er ikke løgn, når det fortælles, at der tændtes to klare stjerner i hans øjne.

»Flagskibet« LJ 19 er efter at have fået udskiftet nogle »syge« kedelrør igen helt på toppen. Det kørte ved egen kraft og med gennemkørsel i Ryde og Søllested til Nakskov Skibsværft, som har lejet det til stationær dampkedel.

»Kjøge« ØSJS 2 er også i sit »es«. Det har ikke voldt kvaler, siden det blev sat i stand.

»Benzin-oserne« (motorholdet) har ved overhaling af motorerne i LB M 1 og VLTJ M 3 bevist, at man også kan køre museumstog uden at få røg og kulstøv i øjnene. Motorholdet går i nærmeste fremtid i gang med SNNB M 3.



Trafikassistent Erik Petersens fru Else - »muger« ud efter en travl søndag. Foto: Erik Petersen.

Diesel-lokomotivet LJ M 1 har længe været stedbarn, men glemt er det absolut ikke. Det er bevist, at det kan køre, men kølerne er i så dårlig stand, at vi påtænker at anskaffe nogle nye. Det elektriske anlæg i loket skal fornyes, og man er i øjeblikket ved at foretage beregninger for indkøb af nye kabler.

»Pirat-huset« MBJ-vognen fra diget ved Rødby havn begynder igen at tage form af en jernbanevogn. Det er Lollandsbanens håndværkere, der restaurerer den, og de lover, at det skal blive den flotteste vogn på museumsbanen. Den ventes dog ikke færdig før MBJ-jubilæet i 1969.

KSB C 20 har været på LJ's værksted for at få fornyet en del træværk, der desværre var angrebet af svamp.

Under ledelse og tilsyn af en LJ håndværker er følgende vogne revideret:

NPMB C 31	(1-7-68)
GDS C 40	(2-7-68)
LB C 21	(2-7-68)
GDS C 31	(21-5-68)
ØSJS D 11	(10-7-68)
NPMB E 41	(1-7-68)
DSB Zb 99571	(2-7-68) TUBORG-vogn
DSB Zs 508060	(28-5-68) KRUKKE-vogn

Remisen i Maribo er ved at blive yderst præsentabel. Af de gamle kedelrør fra nr. 5 er lavet et værktøjs- og reserve-

delsmagasin, så vi efterhånden får ryddet hele remisen for diverse »stumper« af enhver slags.

Til slut skal bringes en tak til de mange nye håndværkere, der har vist sig i Maribo, og udtrykkes håbet om, at det gode sammenhold og samarbejde, der nu er skabt, må holde mange år frem i tiden.

Når DE nu har læst dette og evt. fået lyst til at aflægge OS et besøg, så »slå på tråden« eller send et kort til:

Overhåndværker Verner Christensen,
Museumsgade 48, Maribo,
tlf. (03 885) 1033.

O. J. Koch.

Mariager-Handest Veteranjernbane

Der hersker almindelig glæde i DJK's nordjyske afdeling. Fa. »Chr. Løgstrup« i Strømmen har på særdeles favorable vilkår overdraget foreningen følgende materiel fra ETJ: Skinnebusmørtorvogn Sm 1, personvogn C 1 og rejsegodsvogn E 1 (som stammer fra MFVJ). Materiellet er kørt til Mariager, hvor det nu så småt begynder at knibe med pladsen.

Fra statsbanerne er overtaget personvognene: Cu 4249 og Cxm 4508. Disse vogne vil blive anvendt saom henholdsvis værksteds- og personvogn.

Lørdag-søndag 24.-25. august 1968 afholdtes der »Ambulancedage« i Hobro.

Dansk Jernbane-Klub var repræsenteret ved Mariager-Handest-Veteranjernbanes damplokomotiv VLTJ nr. 7 og Cr 3622, der mellem Hobro station og festpladsen i byen ad havnebanen kørte adskillige ture i løbet af week-enden med mange passagerer, som herved fik en forsmag på veteranbanen.

Vort lille tog var meget populært, endog så meget at ikke mindre end 1200 mennesker tog turen, ad den forøvrigt ret smukke havnebane (udsigten ind over byen er i hvert fald smuk). Det gav DJK en god reklame og ikke mindst en ret

god skilling i den så hårdt betrængte kasse. Reklamen bestod i stort avisstof med billeder og omtale (med lokomotivfløjt) i Danmarks Radios regionalradio.

Vi, der var med, havde et par dejlige dage, med godt vejr og højt humør, og DJK's nordjyske afdeling vil hermed bringe en tak for godt samarbejde til personalet på Hobro station, samt en tak til DSB for tilladelsen til kørselen på havnebanen.

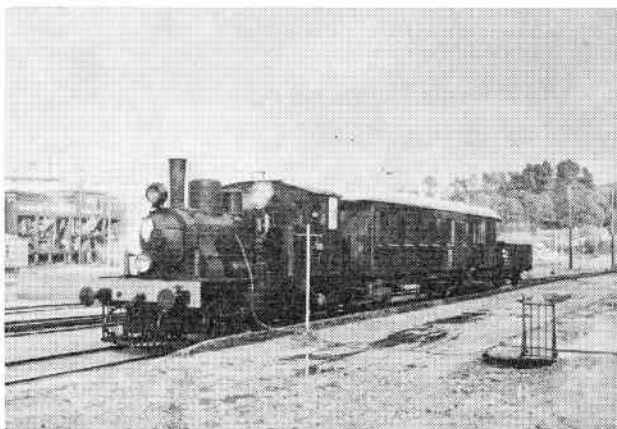
B. D./Sun -

DJK's bogserie

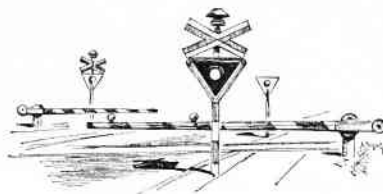
Bogserien omfatter nu:

1. Næstved-Præstø-Mern Banen	kr. 8,50
2. Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
3. Hørve-Værsløv Jernbane	udsolgt
4. Fortegnelse over danske jernbaners 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
21. Hørve-Værsløv Jernbane (2. udg.)	kr. 20,00

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.



Søndags-idyl på Mariager station. VLTJ nr. 7 med OKMJ BE 12 og MFVJ Pd 305. Foto: K. Vahl.





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.

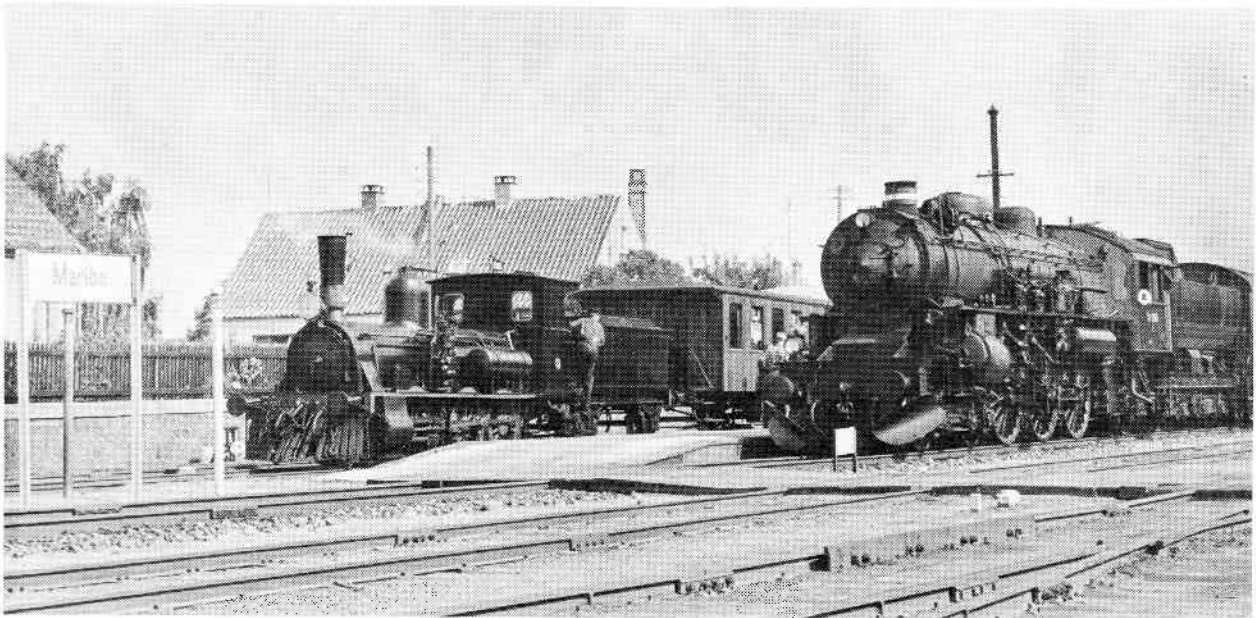
Alle oplysninger om billetpriser og køreplaner til disse tog kan De få i de autoriserede
rejsebureauer og i automobilkлубberne.

Vi ønsker Dem en god rejse!

DEUTSCHE BUNDESBAHN

Generalvertretung für Dänemark und Norwegen:
Vester Farimagsgade 1/472, København V.





Historisk møde på Maribo station – i forbindelse med udflugten den 1. september. DSB's sidst byggede damplokomotiv, litra E, nr. 999 (1950) møder en af »Museumstoget«s tro tjenere, OHJ nr. 5 (1905). Foto: H. E. Pedersen.



Den 30. april tog næsten 200 medlemmer afsked med E-maskinen på en udflugt på »Nordvestbanen« og strækningen Værsløv-Slagelse (E-maskinens premiere dér?). E 977 tog sig strålende ud i det herlige forårsvejr – som her i Herthadalen mellem Lejre og Hvalsø. Foto: H. E. Pedersen.

Speno International S. A.

Geneve

48-stens skinneslibetog TM 410



Repræsentant i Norden:

SOPHUS BERENDSEN A/S Amaliegade 10, København K.



Der er vrinsk i Ekstra Bladet