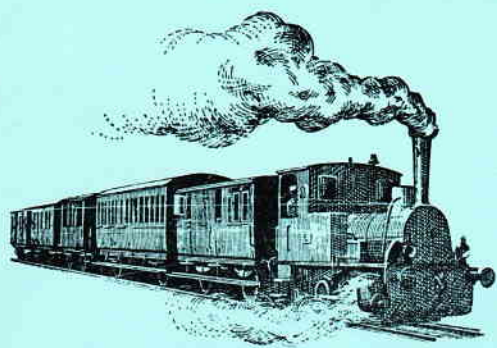




Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM

nr. **7-8**
Dec. 1968



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. 7-8 - 1968

8. årgang

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Tagensvej 169, 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
Sporvejshistorisk Selskab, København.



Formand:

Politiadvokat, 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.

Forskningsleder:

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

Museumstoget:

Trafikafdeling og information:

Børge Chorfitzen,
Tagensvej 169, 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,
Fælkevej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

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

Redaktør:

Konsulent Erik B. Jønsen (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.

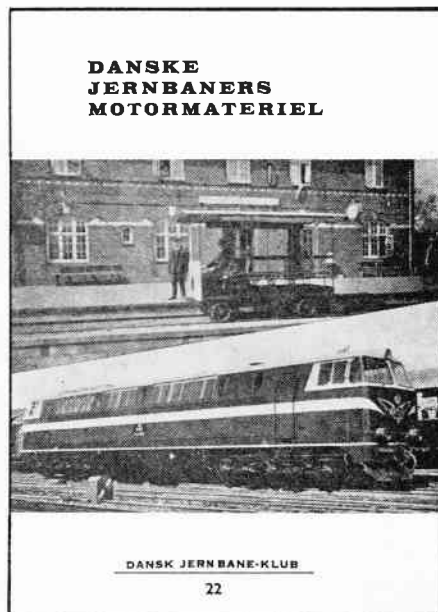
Medlemskontingent:

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.

Ny DJK-publikation



Nu er den længe ventede publikation i DJK's bogserie udkommet.

Nr. 22: »Danske jernbaners motormateriel« af P. Thomassen og B. Wilcke
er på 47 sider – med 13 illustrationer. Pris: Kr. 20,- samt 60 øre i porto.

»Nr. 22« kan bestilles ved indsættelse af nævnte beløb på postgirokonto
6 73 94, adresseret P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup.

Publikationen indeholder komplette tabellariske oversigter over stats-
og privatbanemotormateriel – samt beskrivelse af det ny Y-materiel
leveret til en række privatbaner.

Vort forsidebillede:

Et rigtigt julemotiv – Danske statsbaners nye »flagskib«, litra MZ- her
nr. 1401 – fremfører tog 374 på vej fra København til Rødby Færge.
Optagelsessted: Borup (på »Vestbanen«) – optagelsestidspunkt: Decem-
ber 1967.

Manden bag kameraet var: H. E. Pedersen.

Dansk Polyether Industri A/S

VILETTE⁷⁵
SUNDHEDSMADRAS

Ønsker en glædelig jul til
Frederikssund station

Varde Privatbaner

Vestbanegaarden – Varde

Tlf. (052) 2 13 98

AMCEL OG CO.

Scandinavia

Ludiavej – Frihavnen

Tlf. MI 1375

MAGNUS FRISCH

Entreprenør

Frijsenborgvej 3
8450 Hammel

Tlf. (061) 8 71 11 - 177

Egon Bredgaard



Nysted Bådværft

Strandvejen
Nysted

Lolland
Tlf. (03) 87 14 22



BING & GRØNDAHL

KONGELIG HOFLEVERANDØR

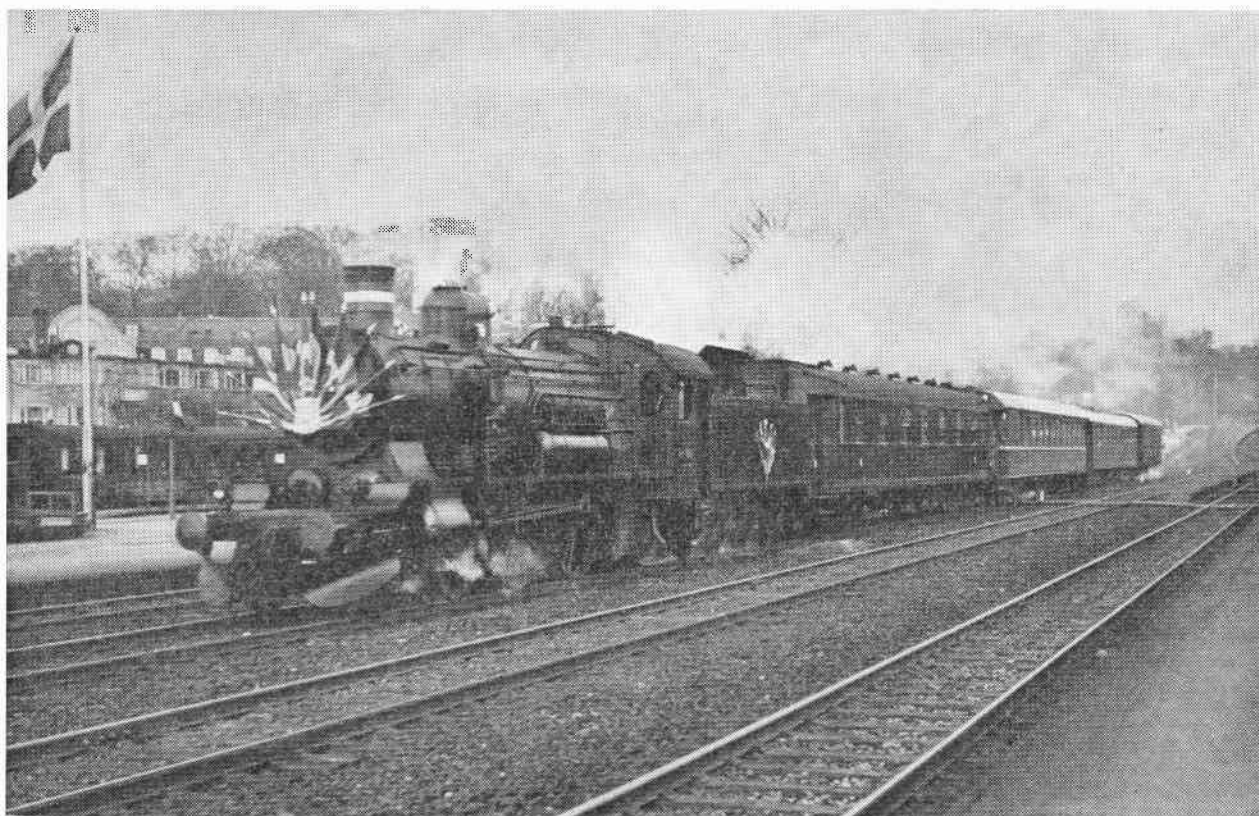


Tretårnet porcelæn



Jernbanens kongevogne

af E. L. Parbøl



Kongeligt særtog – eller rettelig – kejserligt særtog. P 913 med særtog 10434 for Kejser Haile Selassie i forbindelse med dennes rejse fra Oslo til København i november 1954. Oprangering: AC 28 – NSB Aolb 21001 – S 1 («kongevognen») – SJ F 5 25901. (Klampenborg – 21/11 1954). Foto: James Steffensen.*)

Når kongen rejste gennem landet i svundne tider, foregik dette med disse tiders kommunikationsmidler, hest eller hestetrukken vogn.

Efter at den ny opfindelse, jernbanen, kom ind i billedet i sidste halvdel af 1800-tallet, opstod naturligt nok spørgsmålet om, hvorledes majestæten og hans følge kunne befordres standsmæssigt med denne nye befordring. Dette kunne naturligvis kun ske i en særlig dertil bestemt vogn, en kongelig salonvogn.

Medens man ikke på museer kan finde heste (naturligt nok) eller rejsevogne, der har været benyttet af vore regerende fyrster, er det modsatte heldigvis tilfældet med nogle af jernbanens kongevogne. Jernbanemuseet er således den lykkelige ejer af to af disse køretøjer, hvorom der her skal berettes.

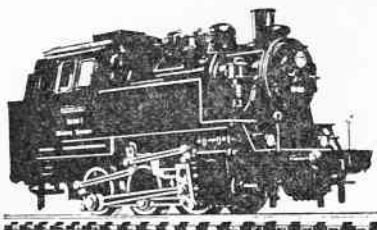
De første danske jernbaner var ejet og ledet af private selskaber, således: Christian den Ottendes

Nord-Østersøjernbane 1844–1864, Det sjællandske Jernbaneselskab 1847–1880, Frederik den Syvendes Jernbane i Slesvig 1854–1864 og Det jydsk-fyenske Jernbane Driftsselskab 1862–1867. I 1880 blev de sjællandske jernbaner overtaget af staten og sammensluttet med de jysk-fynske statsbaner til begrebet De danske Statsbaner.

Hvad den førstnævnte bane fra Altona til Kiel angår, da ved vi om kongevogne blot, at banen ejede en salonvogn, der især var beregnet til fyrstelige rejser, men det menes, at den danske konge ikke har haft lejlighed til at benytte den. Hvad bane nr. 2 angår, da har der været en personvogn nr. 27, der benyttedes af kongen, blandt andet, da Roskilde-Korsørbanen blev åbnet og indviet den 26. april 1856. Da vognen i 1859 skulle gennemgå en nødvendig ombygning, nævnes det, at kongekupeens

*) Foto'et er tidligere benyttet som forsidebillede på »Modelbane-nyt« (januar 1955).

**GIV
DERES
SØN
OG
DEM SELV
EN**



**DEN RIGTIGE MODELJERNBANE
MED MASSER AF TILBEHØR**

NORDBORG SPAREKASSE

Nordborg

Als

HAVBO KONSERVESFABRIK

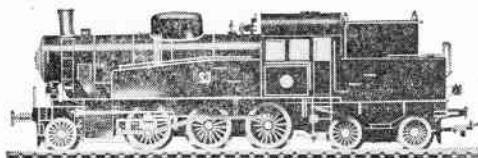
Koldenåvej

9000 Frederikshavn

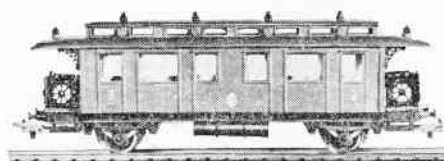
Lima HO+N

Nu topkvalitet

**STADIG SUPERDETALJERET –
OG STADIG DE LAVE PRISER**



**Svensk damplokomotiv kr. 56,-
DETALJERET GANGTØJ**



Svensk waggon, 2 modeller á kr. 10,50

Prøvesæt med svensk damplokomotiv
og 3 svenske waggoner,
10 modelskinner kr. 89,00
evt. batteribox plus kr. 3,00

Mange andre nyheder i N og HO
N-katalog kr. 1,00 – HO-katalog kr. 1,50
hos forhandlere eller mod frimærker til

H. WITTROCK

HOBBY EN GROS

Sydvestvej 125 – 2600 Glostrup

H. Hoffmann & Sønner A/S

Entreprenører

Maltegårdsvej 24

Gentofte

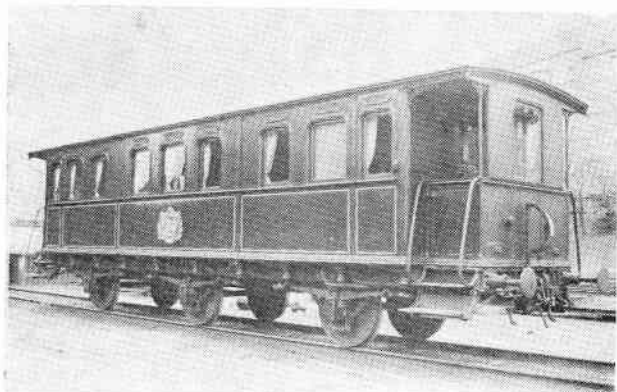
Tlf. GE 5601

Kør med

**Helsingør - Hornbæk - Gilleje
Banen**

Gennem det smukke Nordsjælland

vægge og loft var draperet med gråt silkedamask, medens møblerne var betrukket med samme art stof, men i blå. Endvidere må der have været et toiletrum i forbindelse med kongesalonen, eftersom der ved ombygningen blev benyttet »en Servante, et Kloset, 2 Lanterner og en Del Plyds fra den nuværende Retirade«. Denne for et beløb af 1850 rigsdaler ombyggede nye vogn blev senere som kongevogn anvendt ved den sjællandske nordbanes indvielse den 8. juni 1864. Dens egenskab af kongevogn ophørte i 1871, da der anskaffedes en ny og efter tidens forhold meget elegant vogn.



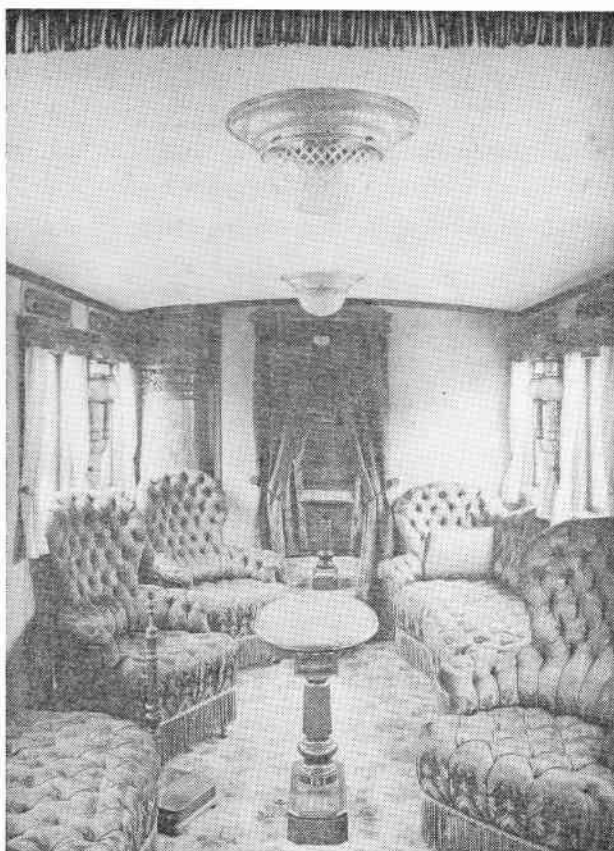
»Kongevognen fra 1871«, litra S 1 (i en periode omkring århundredeskiftet litreret Sa 1). »Kongevogn« indtil 1900 – i drift som »salonvogn« indtil 1934 – derefter overgivet »Jernbanemuseet«. Foto: Jernbanemuseet.

»Kongevognen fra 1871« blev leveret af Lauensteins vognfabrik i Hamborg og gjorde tjeneste indtil 1900, og den er den ene af de indtil nu bevarede kongevogne. Som sådan har den kørt over hele landet ved kongens rejser rundt i riget. Og ikke mindst i de berømte Fredensborg-dage blev den stærkt benyttet af de kongelige herskaber. Kong Christian den Niende og dronning Louise havde jo ofte besøg af kronede hoveder fra hele Europa, og dette bevises bl. a. ved en af vognen udtaget vinduesrude, der nu befinder sig i Rosenborgsamlingen. I denne rude har nemlig de fleste af de på denne tid verdens mægtige og adskillige af deres familiedømmer indridset deres navne ved hjælp af en diamantring. Her finder man autografer fra kongerne af Danmark, Norge, England og Grækenland, kejseren af Rusland og mange flere.

Men historien om denne rude er ikke fuldstændig uden en lille tilføjelse om et borgerligt navn, som en kort stund var anbragt iblandt dem. Der var på statsbanernes værksted i København en glarmester, der bl. a. skulle holde ruderne i salonvognene blanke. Hans navn er ikke gået over i historien, men vi kan kalde ham Olsen. En skønne dag fik han en

voldsom trang til at se sit gode navn i fornemt selskab, og med sin glarmesterdiamant skrev han OLSEN mellem de øvrige navne. Da det blev opdaget, blev der naturligvis stor opstandelse. Ruden blev omgående pillet ud, og hos en glassliber blev OLSEN fjernet. For den rigtige Olsen stod barometeret på mere end storm, ja nærmest på jordskælv; men da sagen skulle afgøres, og dommerne blev spurgt, så smilede de. De forstod, at Olsen havde haft en glad dag, og det gode minde om den ville de alligevel ikke berøve ham.

Den her omtalte kongevogn var treakslet og indelt i to større rum, hvor de dybt polstrede mahognimøbler i den ene afdeling var betrukket med mørkegrønt silkestof og i den anden ende med orangeult. I 1881 ændrede man dog betrækket til henholdsvis grønt og rødt. På væggene hang lampetter med olielamper, senere monteret til elektrisk lys. Væggene var ligeledes beklædt med gyldenlæders tapet. På grund af den snævre plads var de smukt lakerede borde af klapbordstypen. Udvendig på



Interiør af »kongevognen fra 1871«.

Foto: Jernbanemuseet.

vognsiden var ophængt et rigsvåben i støbt metal, oprindelig forgyldt, men senere malet i våbnets rigtige farver. Og selvfølgelig var vognen yderligere

**NORDISK
KONVERSATIONSLEKSIKON**

Sølwico
Forlaget Danmark

**Aalholm
Automobilmuseum**

Nysted – Lolland

Åbent hver dag fra påsken til slutningen af
oktober fra kl. 10–18
Der udstilles ca. 200 veteranautomobiler
Europas største modelbane
Dampjernbanen model 1848 kører
fra museet til Østersøen
Cafeteria med varme og kolde retter
Tlf. (03) 87 10 36

Carl Holten

Konfektionsfabrik

Nørregade 7
København K

Importøren

Sct. Peders Stræde 28
København K
Tlf. MI 3200

Vi lægger tryk på kvaliteten

Aalborg Stiftsbogtrykkeri

Bonnesensgade 12
Aalborg
Tlf. (08) 13 55 33

Julegaven i år skal være fra
Galerie Vedbæk

HØRSHOLM HOTEL

Kun hver week-end kl. 12–20

Venlig hilsen Deres
Kaj Nielsen

Altid 500 malerier i udvalg

ORLA SØRENSEN A/S

Baunebakkevej 6
Hvidovre

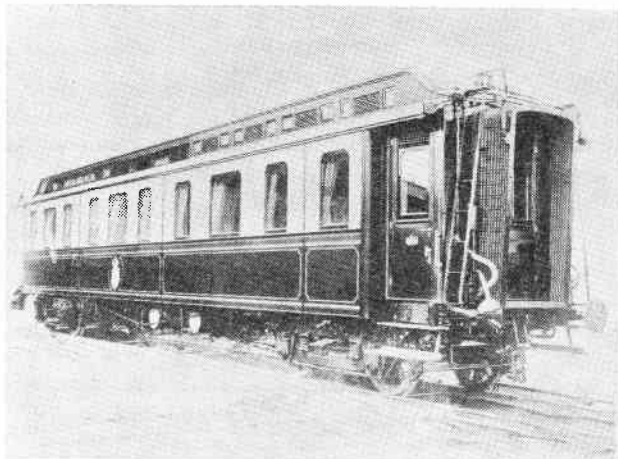
Autoopretning autolakereri

Tlf. 75 49 67

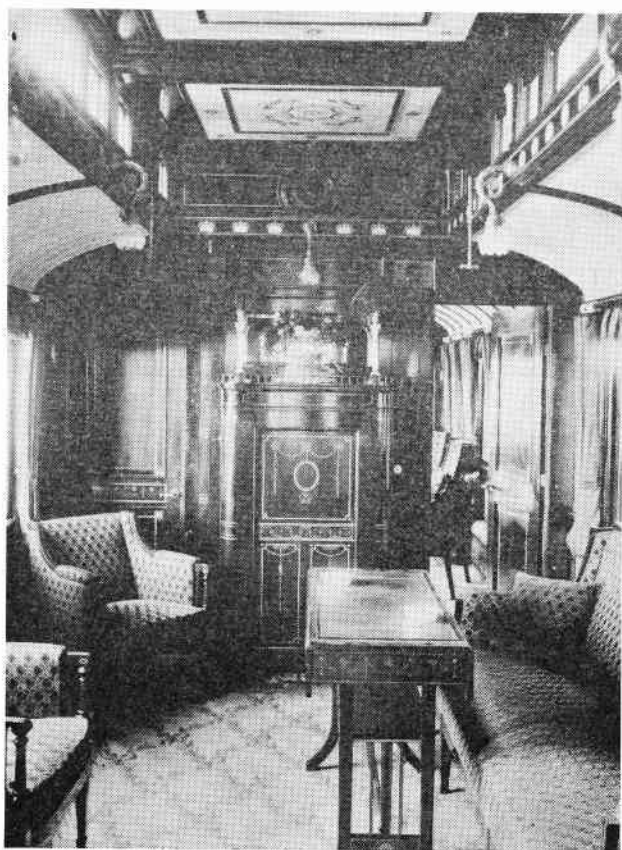
De jyske kalkværker

Gunderup
pr. Mariager

forsynet med to toiletrum med porcelænsvaskestel. Opvarmningen foregik i begyndelsen ved hjælp af en kakkelovn. Senere gik man over til dampopvarmning. Da vognen havde endeperroner, var det indre rumfang ikke så stort, som man skulle have antaget. Men imidlertid var vognen blevet for gammel og for ubekvem. Derfor blev den år 1900 afløst af en anden af en mere moderne og hensigtsmæssig model.



»Kongevognen fra 1900«, litra S 8 – i drift indtil 1937 – udrangeret i 1939 – derefter i en periode »sommerhus« for HFHJ-personale i Hundested – nu i »Jernbanemuseet's« eje.
Foto: Jernbanemuseet.



Interiør af »kongevognen fra 1900«.

Foto: Jernbanemuseet.

Den nye vogn, konstrueret som en fireakslet bogievogn, blev bygget af Scandia i Randers og var selvfølgelig betydelig større end den hidtidige kongevogn, nemlig i en længde af 19 meter mod den gamles 12½ m. Vognens vægt blev også forøget til 38 tons mod de hidtidige 18 tons. Denne nye vogn var i den ene ende forsynet med to saloner og i den anden med to kupeer, der om nødvendigt kunne omdannes til soverum. Den indvendige opbygning af denne mere rummelige vogn, som også i dag findes indlemmet i Jernbanemuseet, er meget smukt og gedigent håndværk. Kostbare træsorter med intarsiaarbejder, indlæg af forgyldte rigsvåben m. m., polstrede sofaer og stole, gulvtæpper og elektrisk belysning. Der er endog plads til en seng, specielt fremstillet i denne anledning. I årenes løb blev der dog foretaget enkelte forandringer efter tidens krav og kongehusets ønsker. Udvendig var den let kendelig, idet vognen var malet i de oldenborgske farver. Den øverste halvdel under ryttertaket ned til vinduernes underkant var gulmalet og den resterende del i statsbanernes sædvanlige rødbrune farve forsynet med gule stafferinger. Denne salonvogn blev benyttet ved utallige af kongehusets rejser både i ind- og udland, og den har således befordret kongerne Christian IX, Frederik VIII og Christian X.

I 1937 – under den sidstnævnte regent – udskiftedes vognen med en ny – den nuværende kongevogn. Denne vogns indre er efter vor tids smag aldeles fri for »løvefødder og gesvejsninger«. Alt er enkelt og hensigtsmæssigt, bekvemt for passagererne, men uden pomp og pragt. Udvendig ligner den enhver anden dansk jernbanevogn, men når den er på officielle rejser, forsynes den på hver vognside med et skjold med det danske rigsvåben. Før Islands løsrivelse i 1944 var vognen på hver side forsynet med både det danske og det islandske rigsvåben, idet kongen dengang også var konge af Island. Salonvognen, der ligesom den forrige kongevogn er bygget af Scandia i Randers, har et indre bestående af en salon 4½ meter lang samt sovekupeer for kongen og dronningen og fire halvkupeer for følget. Den 23½ meter lange vogn var i en årrække – indtil B-vognenes fremkomst i 1964 – den længste vogn i statsbanernes vognpark.

Efter denne omtale af kongevogne helt op til nutiden kan det sikkert være på sin plads at fortælle om en kongelig salonvogn, som desværre kun delvis er bevaret, nemlig Frederik den Syvendes. Denne salonvogn fik kongen som gave i 1854 ved indvielsen af »King Frederik VII. South Schleswig Railway«, som banens officielle navn var. Denne banes strækninger løb fra Flensborg ned til Rends-

PALADSTEATRET

Nørregade 29 – Vejle
Tlf. (0582) 2000

Forsalg: hverdage fra kl. 17
og søndag kl. 15

DALBY MASKINFORRETNING

Dalby pr. Krogstrup
Tlf. (03-326) Dalby 95

Agerskov Sparekasse

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

**BANDHOLM SMEDE- OG
MASKINVÆRKSTED**
v/ Brødrene Nielsen

Birkevej – Bandholm
Tlf. (03888) Bandholm nr. 6 og nr. 10

ADAM TRANSPORT**A/S RANDERS-HADSUND JERNBANE**

Rosenørnsgade
8900 Randers

BRDR. B. V. CHRISTENSEN
Murermestre

Nørredige 30
6950 Ringkøbing
Tlf. (073) 2 04 01

GRAM SHIPPING

Kalkbrænderivej 32
København Ø

POUL ADAMSEN
Farvehandler

Gentoftegade 52
Tlf. GE 1060
Ønsker god jul og godt nytår

BEDSTEMORS STEGEFEDT

R. J. TAVLER

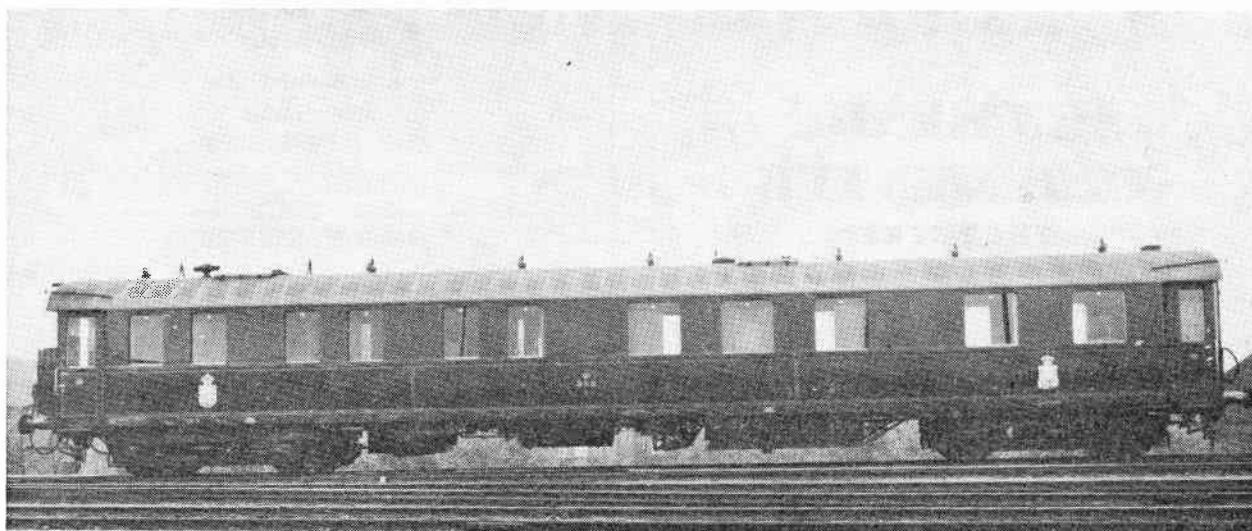
Alle former for tavler i træ og stål – også
specialopgaver!

Reoler, skabe og borde efter opgave

Snedkermester

René Jacobsen

Mose Allé 7 B . Rødovre . Tlf. (01) 70 41 48



Den nuværende kongevogn, bygget i 1937, litra S, nr. 89-51 001 (indtil 1966: Litra S 1).

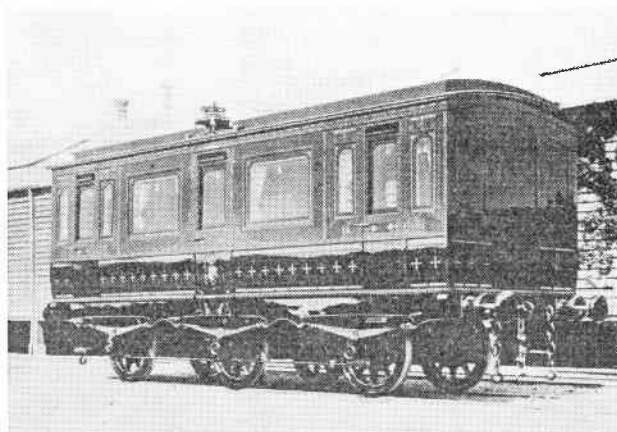
Foto: Danske Statsbaner.



Interiør af den nuværende kongevogn.

Foto: Danske Statsbaner.

borg og derfra til Tønning via Husum. Banen blev bygget af det engelske entreprenørfirma »Peto, Brassey and Betts«, som gerne ville yderligere ind



Frederik VII's private kongevogn – skænket kongen af entreprenørfirmaet »Peto, Brassey and Betts« i 1854.

Foto: Jernbanemuseet.

på det danske marked. Der herskede en sand jernbanerens i det daværende Europa, og det var derfor af interesse for det nævnte firma at kunne gøre sig gældende i konkurrencen. Firmaet fik da også senere lejlighed til at bygge jernbaner i det nordlige Jylland. Sikkert som et taktisk led i disse firmaets bestræbelser viste det den gestus eller generøsitet at forære kongen en salonvogn til hans personlige ejendom og brug. Denne kongevogn var efter datidens forhold overordentlig pragtfuld, hvad den selvfølgelig burde være både som gave til en majestæt og som gave fra et så anset og anerkendt foretagende som »Peto, Brassey and Betts«. Vognen var tre-akslet, og hjulene havde som en ejendommelighed eger og fælge af hårdt træ. Man mente derved at kunne fremkalde en blødere gang i vognens løb på skinnerne. En af disse aksler med tilhørende hjul er endnu bevaret. Den udvendige dekoration af vognkassen var meget smukt udført. Som andre af banens vogne var den brunmalet, men op langs døre og vinduer var der malet grønne plantebudsøjler, der foroven under taget samledes i guirlander. De omtalte budsøjler blev båret af et antal skønne karyatider anbragt i højde med vinduernes underkant; det var helt nøgne kvindebuster, alle forskellige, både lyse og mørke. Nogle år senere i Christian den Niendes tid blev de alle overmalede, da de ikke rigtig passede dronning Louise. De var lidt for dristige efter hendes victorianske tankegang. I stedet for de smukke damer blev der derefter anbragt nogle malede dannebrog-skjolde. Af vognens udvendige udsmykning kan yderligere nævnes, at lister og vinduesfyldinger alle var forsynede med forgyldte staf-finger. Det hele afsluttedes med en stor forgyldt kongekrone og danske flag udført i træ og anbragt på taget midt på hver vognside. Vognens indre de-

SKÆRENDE ARGUMENTER

THÜRMERS

originale danske gevindskæreværktøj

DAMM HSS

produktions gevindskæreværktøj

MALCUS HSS

spiralbor, forsænkere m. m.

fra **THÜRMER & CO. A/S**
Sct. Knudsvej 41
København V.

LEGETØJ
eller **HOBBY**
– så er det



Nørretorv – Vejle
Tlf. (05) 82 39 14

Gamle billeder

Er De interesseret i gamle billeder fra

De Bornholmske Jernbaner?

Ring eller skriv, så sender vi Dem gerne
vort udvalg til påsyn.

FOTOGRAF

Jens Hansen

Havnegade 17 – 3770 Allinge
Tlf. (03-955) 4

TAGE ANDERSEN

Murermester

Bregentvedvej 46

4690 Haslev

Tlf. (03-695) 1078

**JESBY SMEDE- &
MASKINVÆRKSTED**

Jesby pr. Nakskov

Tlf. (03-932) Købelev 34

ROBERTS GRØNTHANDEL

Frugt – Grøntsager

Konserves – Dybfrost

Forretningen: Hunseby – Tlf. 775 X

Forretningen: Maribo – Tlf. 783

KARL AAGE NIELSEN

Tømrer- og snedkermester

»Mikko« – Hesthavevej 6

Præstø

Tlf. (03-795) 235

BRUGSEN I PEDERSKER

Tlf. (03-955) 13

... få del i dividenden

LØJTOFTEVEJENS KIOSK

v/ fru M. Jørgensen

Løjtoftevej 74

4900 Nakskov

Tlf. (03-925) 189

AAGE BLANDS

Toyota og Skoda forhandler

Horslunde – Lolland

Tlf. (03-935) 14

K. JØRGENSEN

Automekaniker

Skandsen

4900 Nakskov

RENAULT

Bil for hver en krone

Brdr. Friis-Hansen

Sdr. Ringvej 39

2600 Glostrup

Tlf. 96 52 00

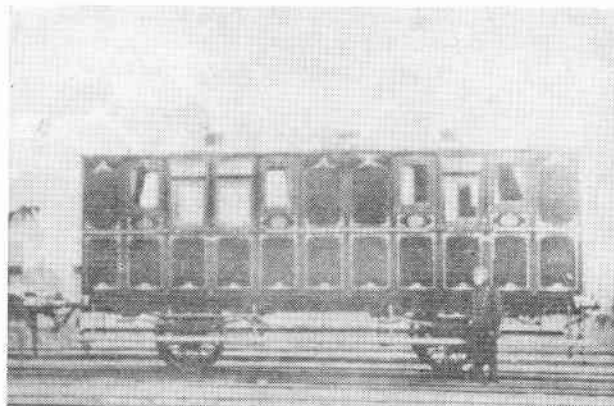
POLYSTAN

Hospitalsartikler

Generatorvej 41 – 2730 Herlev

Tlf. 94 23 11

koration var ikke mindre pragtfuld. Loftet var be-
trukket med hvidt silketøj, ligesom vægge og møbler
var beklædt med blå silkestof. Møblerne var dog
senere det blå udskiftet med rødt stof. Alle vognens
tre rum var adskilt med vægge af spejlglasruder og
træ. Det midterste rum var en større salon, hvori
var anbragt sofa, lænestole, borde, samt et smukt
spejl. I vognens ene ende var en kupé beregnet til
rygerum, idet det siges, at grevinde Danner ikke
holdt af tobaksrøg i den store salon. På den mod-
satte side af dette rum var en kupé forsynet med et
polstret tørkloset, det første i en dansk jernbane-
vogn. I bunden af den smukt dekorede porcelæns-
kumme, hvorpå man ser damer og herrer spadserer
rundt i en park, var lagt tørvestrøelse; dengang
kendte man jo ikke til »træk og slip«. Endvidere var
der et møbel, der både kunne tjene som skrivebord
og som ved et greb kunne ændres til vaskebord med
indlagt vand og afløb for dette; også opsigtsvæk-
kende dengang. I servantens nederste rum fandtes
en af de berømte natpotter, hvor der i bunden var
billeder af hertugen af Augustenborg og prinsen af
Nør samt den bekendte indskrift: »I To! Forrædere
ere tilvisse, derfor o.s.v.«. Møblerne var i øvrigt rigt
forgylt, og bordpladerne af smukt poleret træ. I
loftet var der store olielamper. Denne vogn, tegnet
af den da kendte engelske kunstner Alfred Stevens,
var altså et efter tidens forhold pragtfuldt indrettet
og udsmykket køretøj. Det var derfor med stor be-
gejstring, at den under krigen i 1864 blev taget som
krigsbytte af preuserne i Flensborg og derfra ført til
Berlin. Ved den danske hærns tilbagetog nordpå
kunne vognen ikke medføres, da der på dette tids-
punkt i Nørrejylland ikke var anlagt jernbaner, som
havde forbindelse med den sydlige krigsskueplads.
Kongevognen blev dog senere tilbageleveret af ty-
skerne, da den var privat ejendom tilhørende kon-
gen af Danmark. Den kørte derefter en del år som
kongevogn i Jylland, men blev på et senere tids-
punkt omdannet til almindelig salonvogn og blev
ved den daværende jernbanestyrelses uforstand solgt
til en privat mand, der agtede at anvende den som
sommerhus. Og som sådan blev den, d.v.s. vogn-
kassen, med sit indhold af møbler transporteret til
Hurup og nedstøbt i cement for at tjene som have-
hus for en derboende købmand. Og her henstod
vognen i mange år, og det gør den antagelig endnu.
Da Jernbanemuseet for ca. 20 år siden blev op-
mærksom på sagen, var det for sent at få vognen
tilbage. Den var dels ituskåret og dels ombygget,
således at den aldrig kunne blive som før. Men
møblerne, de fleste af dem da, fandt man hen-
stående på et loft og ret intakte. De blev derefter
for en ringe sum tilbagekøbt og kan nu ses i Jern-



Den »fynske kongevogn«, bygget af Randers Jernbanevogn-
fabrik i 1862. Foto: Jernbanemuseet.

banemuseet på loftet i Sølvgadens Kaserne i Køben-
havn. Dog savner man stadig den noksom omtalte
kammerpotte.

Endnu en kongelig salonvogn kendes, nemlig den,
der blev benyttet på Fyn, og som deltog i indvielsen
af Dronning Louises Jernbane, Nyborg-Middelfart,
den 8. september 1865. Om den ved man kun, at
den ikke så ofte blev benyttet til kongelige rejser,
men at den i hvert fald efter Storebæltsoverfartens
åbning i 1883 blev degraderet til almindelig salon-
vogn i Jylland-Fyn. Vognen var bygget af Randers
Jernbanevognfabrik i året 1862.

Alle de her omtalte jernbanevogne har hver især
mere eller mindre gennemløbet de fleste af Dan-
marks jernbanestrækninger og har på deres vis været
med til at bringe kongehus og folk i forbindelse med
hinanden i såvel glædelige som mindre glædelige
anliggender. De har med deres gennem tiderne æn-
drede udseende og udstyr været med til at danne et
billede af dansk jernbanevæsen og dansk kultur.

**Burde der ikke snart anskaffes en ny og mo-
derne salonvogn til den kongelige familie?**

Spare og Lånekassen

Store Torv – Rønne – Tlf. 1420

Filialer: Allinge – Tlf. 54

Hasle – Tlf. 225

Tejn - Allinge — Tlf. 520

C. A. Qvade og Co. A/s

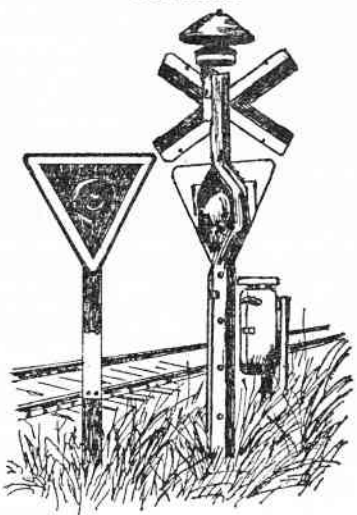
Korn – Foderstoffer og brændsel

Torvet 3

4930 Maribo

Tlf. 1111

HILLERØD PRIVATBANER
Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane



HOED KALKVÆRK

Balle – Jylland

Tlf. (063) 8271 - Balle nr. 16

HUNDSTRUP KRO

Hundstrup pr. Skjerninge – Fyn

Tlf. (09) 24 13 50

V. EGHOLM HANSEN

Frisør

Stationsvej 1 – Farum

Tlf. 95 10 27

VASKERIET »CHIC«

dir. Frede Hansen

Storegade 86 – Stege

Tlf. (03) 81 44 16

DANSK VANDRELAUG

Kultorvet 7, 2.

København K

Tlf. 12 11 65

HOVEDBANEGÅRDENS AVISKIOSK OG BOGHANDEL

Hovedbanegården

København V

Tlf. 11 12 37

A-S FTR

Aut. rejsebureau

Havnegade 7 – 9900 Frederikshavn

Tlf. (08) 42 21 00

– også Deres rejsebureau i Vendsyssel

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Firskovvej 53

Lyngby

Tlf. 87 07 08

P. HATTEN OG CO. A/S

4930 Maribo

Ønsker god jul og godt nytår

Vester Sottrup - Skeldebanen

Af Ib V. Andersen

Efter at det for flertallet af befolkningen i slutningen af forrige århundrede var blevet klart, at bygningen af nye jernbaner i høj grad ville forbedre de hidtil sædvanligvis slette samfærdselsforhold, fremkom der som bekendt et utal af projekter til nye baner i alle egne af landet. Kun en ringe del af disse planer kom nogen sinde længere end til papiret, og af de, der kom længere, nåede kun en mindre del nogen sinde at blive realiseret.

Var det således her i landet, så var interessen for nye jernbaner i vort sydlige naboland ikke mindre. Her anlagdes som bekendt et stort antal jernbaner i årene op til den første verdenskrig, dels statsbane-strækninger, der sædvanligvis var normalsporede, og dels de såkaldte »Kreisbahnen«, smalsporede baner med en sporvidde på som oftest 1 m. Det daværende Nordschleswig – nuværende Sønderjylland – dannede ingen undtagelse i forhold til den øvrige del af det tyske rige; ved landsdelens tilbagevenden til Danmark i 1920 havde så at sige alle egne her jernbaneforbindelse under en eller anden form, omend denne forbindelse i mange tilfælde kunne være temmelig uhensigtsmæssig.

En af de mange baner, der ved Genforeningen i 1920 blev overtaget af statsbanerne, var den korte sidebane fra Vester Sottrup til Skelde, der åbnedes for offentlig drift den 15. august 1910. Tanken om

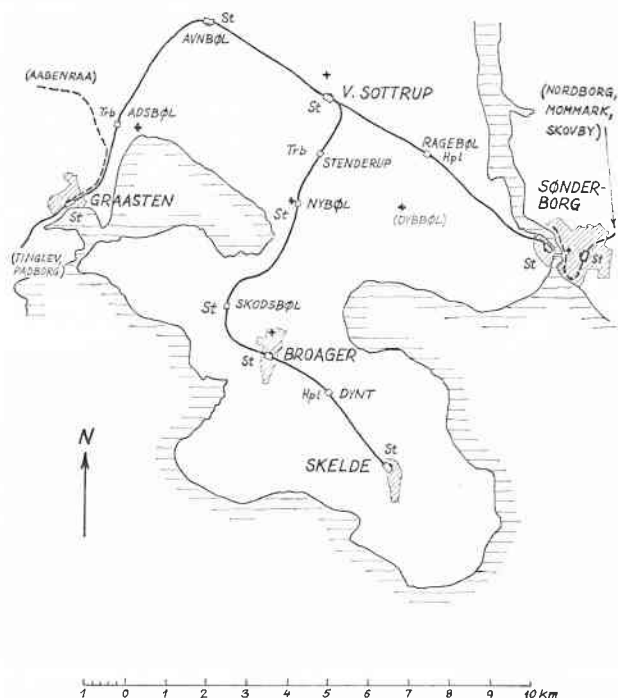


De projsiske statsbaner's indvielsestog på »Broacker« station (15/8 1910).
Foto: Arkiv I. V. A.

dette baneanlæg kom første gang offentlig frem ved et møde i Broager Håndværkerforening den 7. december 1898, hvor det vedtoges at fremsende andragende om »af al kraft at virke hen til, at der snarest iværksattes en jernbaneforbindelse mellem Broager og jernbanelinien Sønderborg-Flensborg«.

Allerede dengang udtaltes dog fra forskellige sider tvivl med hensyn til mulighederne for en rentabel drift, men den tyske regering gennemtvang – antagelig af militære grunde – anlægget af banen. Skeldebanen blev derfor bygget med en ret svær overbygning bestående af 33,4 kg skinner i grusbalklast, kraftig nok til f. eks. at kunne tillade kørsel med jernbaneskyts, der i givet fald kunne tænkes anvendt til forsvar af indsejlingen til Flensborg fjord. Banens maksimalstigning var 14,3 ‰, som forekom flere steder bl. a. mellem Broager og Skodsbøl. I sammenligning med Danmarks øvrige jernbaner må Vester Sottrup-Skeldebanen betegnes som en udpræget bjerg- og dalbane. Maksimalhastigheden var 45 km/t.

Banens udgangspunkt var som nævnt Vester Sottrup station på Tinglev-Sønderborgbanen (i den tyske tid ville man sige Flensborg-Sønderborgba-



Tegning: Einar Hoff.

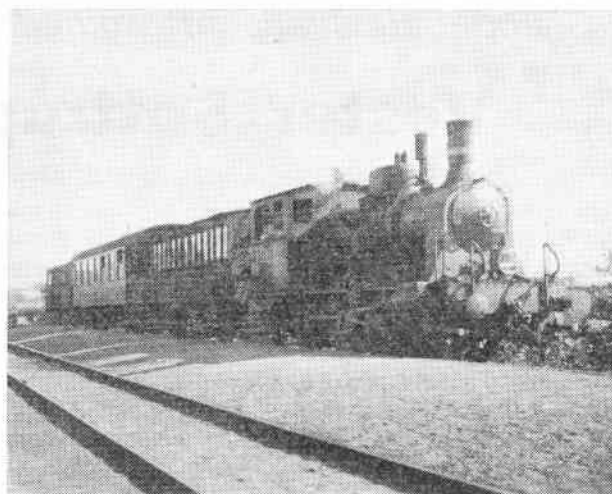
nen). Herfra gik banen straks over i næsten ret sydlig retning forbi landsbyen Stenderup, hvor der fandtes et trinbræt, og videre herfra til den første station, Nybøl, der placeredes lige nord for landevejen Sønderborg-Gråsten. Næste station var Skodsbøl (Sundeved), hvor banen skiftede retning til syd-øst og kort efter nåede Broager, den eneste større bebyggelse på strækningen (1925: 1119 indbyggere). Fra Broager fortsatte banen forbi den lille landsby Dynt, hvor der var station, hvorefter endestationen, landsbyen Skelde, nåedes. Banens driftslængde var 12,4 km.

Af banens stationer var Broager den største, idet der her fandtes krydsningsspor og tre læssespor, hvoraf det ene var et rampespor langs siderampe og svinefold, medens det andet gik til en enderampe, der passede således ind i terrænet, at man kunne køre lige fra gadeniveau ud på enderampens øvre del uden at skulle »opad«. Derefter fulgte Skelde station, hvor der foruden hovedsporet fandtes omløbsspor samt et læssespor. For enden af det ene hovedspor var opført en mindre remise, ligesom der her fandtes kul- og vandforsyningsanlæg. Drejeskive fandtes ikke, hvorfor lokomotiverne, der fremførte banens tog, måtte køre baglæns i den ene retning, sædvanligvis mod Skelde.

I Dynt, Skodsbøl og Nybøl fandtes læssespor, i Nybøl desuden et stikspor til rampe. Af stationerne var kun Broager og Skelde udstyret med hovedsignaler, der betjentes fra de dengang ret almindelige træbukke. I Skelde aflåste et stille signal indgangssporskiftet (der kunne kun sættes signal, når der var »ret«). Broager og Skelde var normeret med stationsforstander (7. lønningsklasse), Nybøl og Skodsbøl med stationsmester, medens betjeningen i Dynt oprindeligt udførtes af stationsmester og fra ca. 1927 – da stationen blev nedrykket til billetalsgsted – af en tilskadekommen banearbejder, der ansattes som »stationsbestyrer«.

Toggangen udvidedes fra fire togpar daglig ved driftens påbegyndelse, til seks i banens seneste driftsår. Flertallet af togene, hvoraf nogle gennemførtes til og fra Sønderborg, var blandede tog. Alle tog var damptog – efter DSB's overtagelse af driften – normalt fremført af litra F, de såkaldte »høje F'ere«. Rejseshastigheden over banen varierede mellem 31 og 49 minutter for henholdsvis hurtigste og langsomste forbindelse (sommerekøreplanen 1932).

Benyttelsen af banen blev efterhånden ringe som følge af den stigende konkurrence fra den landevejsbårne trafiks side (bl. a. en mellem Skelde og Sønderborg oprettet fragtrute – ironisk nok etableret af

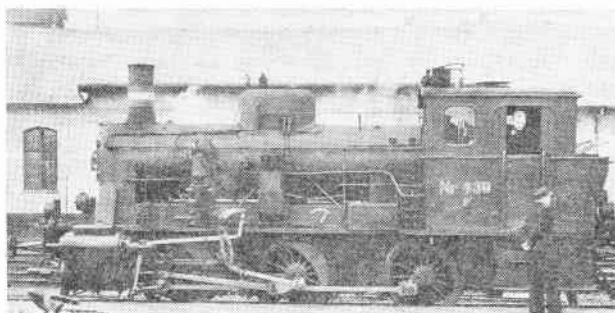


»Høj« F-er med persontog på Skelde station.

Foto: Arkiv I. V. A.

et par sønner af en af banens gamle togførere), og nægtes kan det jo heller ikke, at rejsen til Sønderborg fra Broagerland gik noget af en omvej, når man først skulle turen om ad Vester Sottrup. Adskillige tog havde i gennemsnit kun ca. 10 eller færre rejsende, og med godset kom det som nævnt også til at knibe, hvortil ikke mindst den verdensomspændende krise i slutningen af tyverne og begyndelsen af trediverne utvivlsomt bidrog væsentligt.

Det i 1930 nedsatte stykgodsudvalg, der også fik til opgave at undersøge forskellige sidebaners rentabilitet, kom ved sin undersøgelse til det resultat, at Vester Sottrup-Skeldebanen havde et årligt driftsunderskud på ca. kr. 125.000,-, hvortil kom de årlige afskrivninger på omkring ca. kr. 20.000,-. Set med datidens øjne var det et meget betydeligt beløb, og statsbanerne mente det derfor i 1932 rigtigst at foreslå driften indstillet og banen nedlagt, hvorefter personbefordringen skulle overgå til rutebiler og godsbefordringen til private vognmænd. Nedlæggelsen af banen blev derefter besluttet i henhold til lov nr. 114 af 7. april 1932. (Samme lov indeholdt i



Litra F, nr. 430 (»høj«) – fotograferet i Abenrå (1959).

Foto: Ib V. Andersen.

øvrigt bl.a. også bestemmelse om nedlægnings af strækningen Padborg-Tørsbøl.) Tidspunktet for driftens ophør blev fastsat til 30. juni 1932.

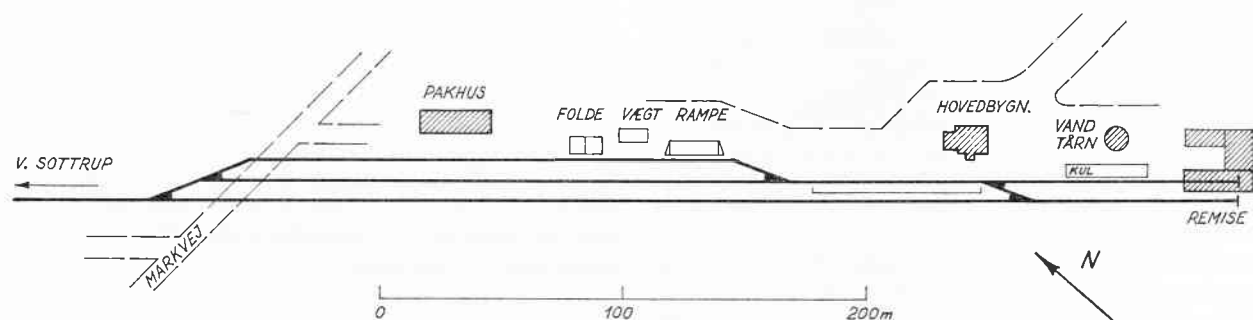
Året forud for nedlæggelsen var der i øvrigt gennemført en beskeden modernisering af banens stationsbygninger bl.a. ved indlæggelse af elektricitet, ligesom der samme år havde måttet foretages en større udbedring af banedæmningen ved Dynt, der var blevet stærkt beskadiget ved et heftigt regnskyl.

Det sidste tog på Vester Sottrup-Skeldebanen var genstand for megen opmærksomhed fra både statsbanernes side og den lokale befolkning; man var jo ikke vant til banenedlæggelser dengang. Toget fremførtes af F nr. 435, den samme maskine, der havde kørt det første tog på Skeldebanen efter Genforeningen. Foran på lokomotivet havde stationsforstanderen i Vester Sottrup anbragt en stor krans med sørgeflor, og ved afgang fra Vester Sottrup mod Skelde lød en række knald fra udlagte knaldsignaler. I Skelde bød den derværende stationsfor-

stander på et glas vin, hvorefter toget som særtog kørte direkte tilbage til Sønderborg – en epoke i egnens historie var afsluttet.

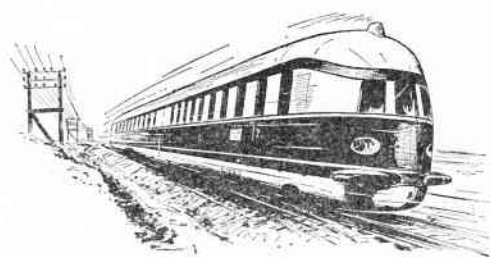
Den 1. juli 1932 – dagen efter Skeldebanens nedlæggelse – påbegyndte statsbanerne rutebildriften i banens tidligere opland. Man havde hertil anskaffet fire nye rutebiler, og fra denne spæde begyndelse er statsbanernes rutebilvæsen vokset til den landsomfattende virksomhed, vi kender i dag.

Ved nedlægnings af Skeldebanen blev et ret stort personale overflødig – bl.a. stationsforstanderne i Broager og Skelde – som måtte overføres til andre stationer. Det på banen anvendte driftsmateriel kunne ikke anvendes på andre baner når bortses fra damplokomotiverne, der som bekendt var i drift indtil for få år siden, hvor de afløstes af statsbanernes nye motorrangerlokomotiver litra МН. Derimod blev en del af de bedste sveller anvendt ved ombygningen af Sønderborg-Mommarkbanen, der åbnedes for drift den 15. juni 1933.



Skelde station (1921).

Tegning: Einar Hoff.



Dieseldrift ved



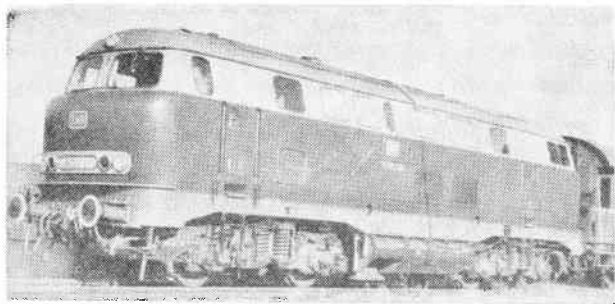
Af trafikassistent J. K. Petersen

3. del

De første seks lokomotiver af prøveserien (V 160.001 – 160.006) har i øvrigt tilnavnet »Lollo«. De har »sharknose« ligesom vores hjemlige Mv 1201-02, dog blot lidt kortere. Vores første hjemlige udgave blev som bekendt også tildelt kælenavn og opkaldt efter en amerikansk filmdiva på grund af det buttede forparti. Om det er på grund af medlemsskab af fællesmarkedet skal være usagt, men de tyske jernbanefolk opkaldte deres »sharknose«-lokomotiv efter en italiensk filmskuespillerinde, men forkortede altså af nemhedshensyn navnet til »Lollo«.

De seks prøvelokomotiver blev først tildelt Bw Hamburg-Altona, men er senere flyttet til Bw Lübeck.

I løbet af 1962-63 blev hos »Henschel« yderligere bygget fire prøvelokomotiver (V 160.007-160.010), det indvendige udstyr var tildels det samme som hidtil anvendt i »Krupp«-maskinerne, men selve vognkassen havde et helt andet udseende, og endegavlene havde fået en anden udformning, således at kælenavnet »Lollo« ikke mere var betegnende. Også denne serie gik til Bw Lübeck.



V 160 – den første maskine i prøveserien («Lollo»).

Efter talrige forsøg og indhøstet erfaring med de ti prøve-lokomotiver blev typen endelig i 1964 sat i serieproduktion hos forskellige firmaer, og er siden leveret i tre serier på henholdsvis 50, 44 og 50 stk., og en 4. serie er under bygning. På grund af det således igennem tre år hurtigt voksende antal af V 160, kan maskinerne nu ses mange steder. Fra at være en ren nordtysk »forteelse« ved Bw Lübeck, findes de nu bl. a. ved Bw Oldenburg Hbf i det nordvestlige, Bw Bielefeld i det mellemste, Bw Trier i det vestlige, Bw Ulm i det sydvestlige og Bw Regensburg i det sydøstlige område. V 160 er således snart at finde overalt i de ikke-elektrificerede områder og fandtes ved udgangen af 1966 ved i alt 15 Bw.

Af V 160 har man udviklet to nye typer, der dog endnu kun er at betragte som forsøg. Udvendigt er begge typer fuldkommen lig V 160, men det er i det maskintekniske det nye ligger. Den første variant blev efter samarbejde mellem »Deutz« og DB bygget i første halvdel af 1965, og den blev præsenteret for offentligheden på den internationale trafik-udstilling i München samme år. Motoreffekten i dette lokomotiv, som foreløbig kun findes i ét eksemplar, V 169.001, er på 2150 hk og hastighedsområderne ligger på 130 og 80 km/t. I stedet for dampvarmekedel, som findes i V 160, er V 169 forsynet med en el-generator, der drives af hovedmotoren, og som kan opvarme toget ved elektricitet, som anvendes ved elektriske lokomotiver. Endvidere er lokomotivet forsynet med en gasturbine på 900 hk, der via hydraulisk transmission kan tilkobles hovedmotoren, således at lok'ets samlede effekt bliver på godt 3000 hk. Gasturbinelocomotiver har som bekendt tidligere i Europa været forsøgt både i England, Schweiz og Sverige, men da deres brændstofforbrug er væsentligt større end diesellokomotivets, har de aldrig vundet udbredelse og er aldrig nået ud over forsøgsstadiet. Ved DB er det imidlertid



V 160 – i serieudførelsen.

tanken, at gasturbinen i V 169 kun skal anvendes ved forcing af stigninger, igangsætning af tunge tog m. v. Da selve gasturbinen kun vejer ca. 160 kg og hele turbineaggregatet ca. 1850 kg, har anbringelsen af udstyret ikke forøget maskinens akseltryk, og anvendelsesområdet er stadig det samme som for V 160.

Det andet forsøgslokomotiv er V 162. Dette lokomotiv er som V 160 hvad angår motoreffekt og hastighed. Men også her er dampvarmekedlen erstattet af en el-generator. Den drives dog her af en hjælpedieselmotor på 500 hk, som når toget ikke skal opvarmes, kan tilkobles hovedmotoren og således »skubbe på«, når det er ønskeligt med større maskinkraft. Også i varmeperioden kan generatoren dog hjælpe til, f. eks. ved igangsætning af et tungt personførende tog kan lokoføreren tilkoble generatoren til hovedmotoren, og når toget så er nået op i fart, kan den igen overtage sin opvarmingsopgave. Det varmetab, der opstår ved en kort tilkobling til hovedmotoren, skulle ikke blive mærkbart for de rejsende. V 162 er bygget i tre eksemplarer. V 162.001 i 1965 (forsynet med »BBC«-generator), V 162.002 (med »AEG«-generator) og V 162.003 (med »Siemens«-generator) begge bygget i 1966. Endnu to mindre serier er under bygning: 12 stk. VT 162 og 12 stk. VT 164 (en variant med motorstyrke 2500 hk).

Prøvekørsel og tekniske forsøg med de fire lokomotiver er i fuld gang forskellige steder i Vesttyskland. Ved udgangen af 1966 var den ene V 169 stationeret i Bw Kempten og de 3 V 162 alle i Bw Mühldorf.

Hvorvidt der er fremtid i gasturbineforsøget med V 169 er det endnu for tidligt at domme om, men at der til gengæld er fremtid i V 162-forsøgene er utvivlsomt, idet man, når man har fundet frem til den rigtige udformning af generatoranlægget, agter at udskifte dampvarmekedlerne i V 100, 160 og 200 til el-varmeanlæg, således at man uanset om vognene løber på elektrificerede strækninger eller ej, kan anvende samme opvarmningssystem.

Kronen på DB's udviklingsrække af diesellokomotiver var planlagt at skulle være et svært diesellokomotiv på 3200 hk til fremførelse af tunge eksprestog og svære godstog på hovedbaner med kraftige stigninger. Samarbejdet om dets udførelse blev indledt med »Henschel-Werke« i Kassel.

Dette store diesellokomotiv V 320 hører til verdens stærkeste. Imidlertid blev det kun bygget i ét eksemplar, idet man har indset, at opgaver som denne type skulle klare, med den igangværende elektrificering, i fremtiden ville blive bestridt af el-lokomotiver.

Trods den store indsats i udvikling af diesellokomotiver, havde man dog ikke helt glemt dieseltogene. Anskaffelse af disse var dog ikke så påtrængende, idet man jo som nævnt tidligere havde anskaffet tog til både fjern- og sidebanetrafik, hvorimod man indtil da ikke havde anskaffet tog til nærtrafikområder. At det ikke var sket tidligere skyldtes, at man rådede over en del førkrigsdieseltog, som ved en let modernisering havde kunnet anvendes en tid fremover, og endvidere var man gået over til anvendelse af styrevognstog både til diesel- og eldrift i storbyernes områder, den såkaldte »vendevognstrafik«. Dog, til anvendelse i områder, hvor der ikke findes eldrift, og hvor forholdene i øvrigt var gunstige for lette og hurtige motortog, anskaffede man et 3-vognstog VT 24.6, bestående af to motorvogne og en enkelt mellemvogn. Vognene var indbyrdes koblet med specielle kortkoblinger, hvorimod motorvognenes ender var forsynet med almindelige koblinger og puffere. Serien omfatter 40 stk. 3-vognstog, og leveringen fandt sted i tidsrummet november

1964–december 1965. Forud for anskaffelsen var bygget fire forsøgstog, nemlig 2 stk. VT 23.5 og 2 stk. VT 24.5, som siden 1961 havde været indsat i Braunschweig-området. De to typer adskiller sig fra hinanden i tekniske enkeltheder. Erfaringerne fra disse fire tog dannede grundlaget for serieudførelsen af VT 24.6.

Toget, der i alt har plads til 24 rejsende på 1. kl. og 208 på 2. kl., har en samlet længde på 79.460 mm. I hver motorvogn findes endvidere et rejsegodsrum. I motorvognene findes en 12 cyl. motor på 450 hk, der er anbragt under vognbunden, og som via hydraulisk transmission trækker på begge aksler i »drivbogie«. Togets samlede hk på 900 giver en maks. hast. på 120 km/t. Toget er opvarmet med automatiske oliekedler, idet der er anbragt én i hver vogn.

Toget fremføres normalt som 3-vognstog (VT-VM-VT), men kan også fremføres som 2-vognstog bestående af to motorvogne, eller som 4-vognstog ved indsættelse af yderligere en mellemvogn. Endvidere kan indtil tre tog sammenkobles og manøvreres fra forreste togs førerrum. Oprangeringsmulighederne er således mange.

Det kan herunder nævnes, at tre togsæt som forsøg er udstyret med et specielt luftaffjedringssystem. På hver bogie er anbragt to luftpuder af svært gummi, én i hver side, hvorpå vognkassen hviler. De to puder i samme bogie er indbyrdes forbundet. Et pendulapparat regulerer ved indkørsel i kurve luftmængden i de to puder, således at togets hældning lige netop er afpasset så meget, at centrifugalkraftens påvirkninger ikke mærkes i toget. På denne måde kan manglende skinneoverhøjde på indtil 112 mm erstattes. Dette affjedringssystem tillader ved passage gennem kurver en hastighed på indtil 30 % højere end gældende for et tog med almindeligt affjedring. Endnu er det kun forsøg, idet man ønsker systemet gennemprøvet, inden man går over til en mere udbredt anvendelse af det.

VT 24.6 kan findes følgende steder: Braunschweig, Frankfurt(M)-Griesheim, Nürnberg Hbf, Osnabrück og Trier.

De 4 stk. prøvetog VT 23.5/24.5, som i øvrigt har fået motorerne udskiftet med samme type som i VT 24.6, er stadig hjemmehørende i Bw Braunschweig.

Den sidste dieselloktype, DB har anskaffet, var oprindeligt ikke medtaget i det første anskaffelsesprogram. Men som følge af, at den tre-koblede V 60 på store rangerbanegårde med tung og intensiv godstrafik mange steder viste sig at være for lille, var man sådanne steder stadig nødt til at anvende de ældre fem-koblede damprangerlokomotiver BR 93 og BR 94 i et forholdsvis stort antal, og da disse maskiner var blevet vel uøkonomiske i drift, besluttede man at anskaffe et større og kraftigere diesellokomotiv. Resultatet blev, ved samarbejde mellem DB og »Mak«, et bogielokomotiv med midtliggende førerhus i stil med V 100. Typen fik betegnelsen V 90 og blev i et antal på 20 stk. leveret i 1964/65.

Motoren i V 90 er den samme type som anvendt i V 100¹⁹, nemlig den i snart mange køretøjer anvendte 12 cyl. på 1100 hk, og ligeledes anvendte man den gennemprøvede opstilling kendt fra V 80 og V 100. Lokets længde er 14000 mm, afstanden mellem bogiecentre: 7000 mm og bogiernes akselafstand er 2200 mm. I to hastighedsområder kan farten holdes på 70 km/t (med en trækkeevne på 600 t), og på 40 km/t (trækkeevne: 1800 t). Tjenestevægten er på 80 tons. Som følge af at loket kun er beregnet til rangerbrug, er det ikke forsynet med togopvarmningskedel, men det har ligesom V 60 en mindre kedel til forvarmning af motoren, således at man undgår besværligheder ved at skulle starte en kold motor

efter henstilling af loket i det fri. V 90 kan ikke manøvreres fra styrevogn, ligesom det heller ikke er udstyret til kørsel på strækninger forsynet med »Indusi«-sikring.



Diesel-hydraulisk rangerloko for tung rangering, V 90.

De første 20 stk. V 90 blev stationeret ved følgende Bw: Gelsenkirchen, Hannover Seelze, Ingolstadt, Karlsruhe, Kornwestheim, Mannheim og Oberhausen, alle områder med meget store rangerbanegårde. V 90.020 blev indrettet til betjening ved radiostyring og gør tjeneste i Mannheim. Loket blev i øvrigt på IVA 65 i München demonstreret som »førerløst« lokomotiv. Flere af typen er siden blevet indrettet til fjernbetjening ved radioanlæg. I løbet af 1966 påbegyndtes en leverance på 100 stk. af denne kraftige type. Denne store serie er lig de første 20 stk., men har dog en maks. hast. på 80 km/t.

Følgende Bw fik udover ovennævnte tildelt V 90: Wanne-Eickel, Köln-Gremsberg, Hagen, Hamburg-Wilhelmshafen, Bebra Rbf. og Bremens omfattende havnebaneanlæg.

Som det kan forstås, er Deutsche Bundesbahn gået helt og fuldt ind for den hydrauliske transmission, og man kan vel sige, at man her har været pionér, idet de fleste jernbaneselskaber over den ganske verden har anvendt den dielelektriske driftsform og enkelte steder senere gået over til den hydrauliske, men vel at mærke på de erfaringer man har indhøstet i Vesttyskland.

Grunden til DB's valg er den, at man kan gøre lokomotiverne lettere, idet man slipper for det ret tunge elektriske udstyr, et dielelektrisk lokomotiv er forsynet med. (Til sammenligning: DSB MY 1950 hk, tjenestevægt 110 t, DB V 200¹ 2700 hk, tjenestevægt 84 t.) Endvidere kan lokomotiverne gøres mindre i omfang, og endelig er deres anskaffelsesomkostninger mindre. Også driftsomkostningerne er mindre, idet det i økonomisk henseende er forbundet med et vist tab, når dieselmotorens mekaniske arbejde først skal omsættes til elektrisk energi, der igen skal forvandles til mekanisk arbejde i banemotorerne.

Af de anskaffede loko-typer har DB dog kun udvalgt fem til standardtyper, nemlig til rangerbrug V 60 og V 90, og til strækningsbrug V 100, V 160 og V 200. Heraf er hidtil kun V 60 og V 100 anskaffet i et større antal (henholdsvis 941 og 745 stk.), men i de kommende år vil sikkert et større antal V 160 (V 162) end de hidtil bestilte blive anskaffet. Også endnu flere V 90 vil dukke op.

For at opnå en forenkling, dels i udviklingsarbejdet, men også i den daglige drift, er alle vigtige hoveddele og en mængde tilbehørsdele i de forskellige lok-typer udskiftelige

med hinanden. De første serier af køretøjer, som fremkom i årene efter 1950: VT 08, VT 12, V 80, V 200 og VT 11 er alle forsynet med den samme type 12 cyl. 1100 hk-motor. Senere takket være udviklingen kunne man opnå 1350 hk på den samme motortype, og ved anskaffelse af 16 cylindre kunne opnås en effekt på 1900 hk. Således kan man i dag nøjes med tre typer til de fem standard loko-typer, nemlig 650 hk motoren til V 60, 1100/1350 hk motoren til V 90, V 100 og V 200, og endelig 1900 hk motoren til V 160 (V 162). Her var så den oprindelige planlagte V 320 påregnet at skulle gøre brug af 2 stk. af V 160 motoren, der oprindeligt var planlagt til 1600 hk.

Under omtalen af de forskellige lokomotiver og motorvogne er flere steder nævnt det firma, der har været medvirkende under udviklingsarbejdet, men dette er ikke ensbetydende med, at samtlige lok af typen er fra denne leverandør. DB placerer sine ordrer på samme type hos flere af de vesttyske firmaer, og det samme gør sig gældende med hensyn til lokomotivernes maskinelle anlæg, og da disse er udskiftelige indbyrdes, kan man f. eks. møde et V 200-lok, der har en Maybach-motor med Mekydro-transmission i den ene ende og en Daimler-motor med Voith-transmission i den anden ende. Et par måneder senere kan det samme lok være forsynet med andre kombinationer. Hvad en sådan forenkling og standardisering betyder i omkostninger turde være indlysende.

Antallet af diesellokomotiver og -vogne hos DB nærmer sig nu de 5000 stk., hvilket vil sige en ti-dobling siden 1956. Det er påregnet, at ca. 21.000 km af det 30.000 km store vesttyske jernbanenet skal betjenes ved dieseldrift, medens den resterende del, først og fremmest de vigtigste hovedlinier, skal betjenes ved elektrisk drift. De elektriske lokomotiver skal dog tage broderparten af arbejdet, idet det er påregnet, at de ved fuldførelse af den igangværende elektrificering, skal bestride godt og vel 70 % af DB's trafik, der jo naturligvis er størst og tungest på hovedlinierne og i de tætte industriområder.

Om ikke mange år er dampen således også forbi hos Deutsche Bundesbahn. Et tog er ikke mere en romantisk ting omgivet af røg og damp. I stedet vinder en ny nøgtern, måske ikke så i øjnene faldende, men så meget mere effektiv teknik frem.

De foregående artikler i denne serie bragtes i »Jernbanen«, nr. 3/68 og nr. 5/68; i nr. 1/68 bragtes en oversigt over DB's nye »typenumre« for trækraftenheder.

*

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



I år vil vi tage forskud på julens glæder – på en måde, vi ikke har gjort tidligere. Foreningens medlemmer indbyrdes herved til – kørsel med S-maskine gennem Gribskov – julefrokost og andespil i Gilleleje – lodtrækning om et par små »ekstra-julegaver«.

Søndag den 15. december. Udflugt på Nordbanen og Gribskovbanen (GDS) med sær- og arbejdstog fremført af DSB damploko, litra S.

Planen for udflugten er:

København H.	afg.	8.40*)
Holte	afg.	9.10
Hillerød	afg.	9.50
Gilleleje	ank.	11.54

Julefrokost: 12.15–14.00.

Andespil og lodtrækning: 14.00–15.45.

Gilleleje	afg.	16.00
Hillerød	ank.	16.37
Holte	ank.	17.06
København H.	ank.	17.37

Der arrangeres fotostop mellem Hillerød og Kagerup – og mellem Kagerup og Storkevad – på disse strækninger fremføres toget af S-maskinen; på den

øvrige del af turen på GDS fremføres toget af GDS L 1. Hjemrejsen fra Hillerød foregår med »Palsander-linien« (afstigning kan foretages ved alle ordinære standsningsstationer).

Prisen for deltagelse er sat så lavt som – kr. 20,– (uanset påstigningsstation). Tilmeldelse sker ved snarest – og senest lørdag den 7. december – at indsætte nævnte beløb på postgirokonto 11 10 06, adresseret *Dansk Jernbaneklub, trafikafdelingen, Tagensvej 169, 2400 København N.V.* Kvitterings-talonen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i toget.

Frokosten indtages på »Gilleleje Missionshotel«. Ønskes bordplads reserveret til »Julefrokost« (à kr. 16,– ekskl. service – NB! Ingen forudbetaling) skal postgirotalonen bagside mærkes med et »M«. Medlemmer med egen madpakke er velkomne i hotellets anneks, »Sømandshjemmet«.

»Andespillet« giver Dem mange chancer for dejlige gevinster – så tag familie og venner med.

Alle deltager i lodtrækningen (på kontrolbillets endecifre) om: 1) 10-dages kort til Danske Statsbaner (valgfri periode) – værdi kr. 175,– og 2) AGFA »Silette-L« kamera – værdi kr. 250,–.

*) Afgår fra spor 1.

Jernbanenyt - kort fortalt



I månederne *juli, august og september* er sket nedenstående til- og afgang m. v. af rullende materiel:

Fra »Nydqvist & Holm AB« (og underleverandører) er leveret 2 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra Mz 1402 og 1403. Fra »A/S Frichs« er leveret 4 stk. diesel-hydrauliske traktorer (»Köf-type«), nr. 271–274 (stationeret i 1. distrikt). Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 8 stk. elektriske 2-vognstog, litra Mm/Fs 7647/7147 – 7654/7154.

Elektrisk motorvogn, litra Mm 737 er udrangeret (efter driftsuheld den 1/8).

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 5 stk. 2. klasse bogie-personvogne m/ rejsegodsafdeling, litra BD nr. 82–84 005 – 82–84 009 (»006« og »008« er stationeret i 2. distrikt – de øvrige i 1. distrikt), 3 stk. postbureau-/postpakvogne, litra P nr. 90–84 800 – 90–84 802 (stationeret i 1. distrikt) samt 41 stk. åbne lavsidede godsvogne (med korte nedklappelige støtter), litra Ks nr. 330 0 209 – 330 0 249. Fra »AB Interconsult« i Falkenberg er leveret 1 stk. beholdervogn (klor-transport) – af en bestilling på fire – (privatejet: »Dansk Soyakagefabrik A/S«): 072 2 554. Fra »Centralværksted København« er leveret 1 stk. 2. klasse bogiepersonvogn (styrevogn), litra Bhs nr. 29–27 821 (ombygget fra CL 1601) (stationeret i 2. distrikt/»værk-

stedsområde Århus«). Fra »Centralværksted Århus« er leveret 1 stk. bogiepersonvogn, litra BHL nr. 29–25 401 (ombygget fra CLL 1472) samt 1 stk. »undervisningsvogn« (privatejet: »Jydsk Teknologisk Institut«, Århus): 095 0 998 (ombygget fra CPM 2996).

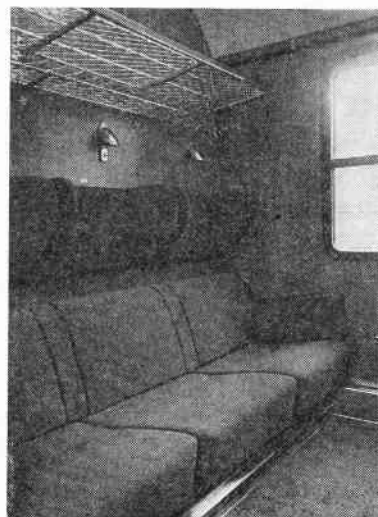
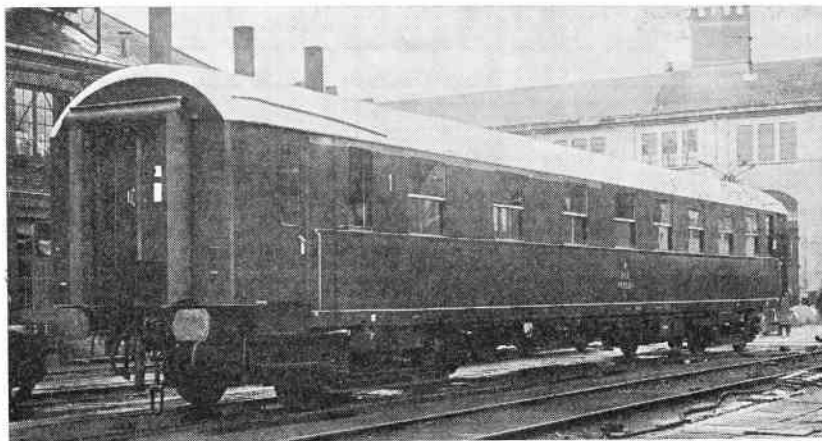
5 stk. Dk-vogne, nr. 5902–5906 er overflyttet fra 1. til 2. distrikt; DM-vognene, nr. 90–68 708 og 90–68 709 er overflyttet fra 2. til 1. distrikt (»værkstedsområde København«). El-varme-udstyret i Cc-vognene, nr. 29–52 180 og 29–52 183 er fjernet – af den årsag er 5.–8. ciffer i den internationale nummerering ændret til »29–63«.

51 stk. person-, post- og rejsegodsvogne er udrangeret: ARM 151, 152 – CL 29–25 544 (efter rangeruheld) – CM (de resterende 11 stk.) – CPE 2987 – Cu (de resterende 21 stk.) – Cxm (de resterende 12 stk.) – Dg 5292 – Dh 5313 – Eco 6311. (Samtlige 2-/3-akslede personvogne er herefter udgået af statsbanernes personvognpark – 7 stk. Cu- og 2 stk. Cxm-vogne er dog midlertidig stillet til rådighed som specialvogne for bane- og signaltjenesterne).

*

Pr. 30. september bestod vognparken af:

929 stk. bogie-personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). I juli kvartal er tilgået driften 5 vogne, og der er udrangeret 15 vogne.



Eksterior og interior (1. klasse kupé) af AV 38–61 286 (»prototype« i »moderniseringsprogrammet«). Bemærk gummiulstovergangen og gaulskydedøren. Foto: Danske Statsbaner.

– *stk.* 2-/3-akslede personvogne. I juli kvartal er der udrangeret 33 vogne.

218 *stk.* post- og rejsegodsvogne. I juli kvartal er tilgaaet driften 3 vogne, og der er udrangeret 3 vogne.

7028 *stk.* lukkede godsvogne. I juli kvartal er sket en afgang på 161 vogne. (Se oversigten nedenfor.)

3407 *stk.* åbne godsvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 41 vogne – og en afgang på 16 vogne. (Se oversigten nedenfor.)

461 *stk.* specialvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 10 vogne: Nr. 321–329 (B-S/2) »Vogne til midlertidig brug for bane-/signaltjenesten«, nr. 517 (S/2) »Værkstedsvogn for signaltjenesten« – og en afgang på 2 vogne: Nr. 641 (M/1), 642 (M/1). (Nr. 356 er overflyttet fra »M/1« til »M/2«). Oversigten over specialvogne i bilaget til »Jernbanen«, nr. 4/67, kan rettes efter ovenstående.

3 *stk.* privatejede personvogne (sovevogne) samt 755 *stk.* privatejede godsvogne (hvoraf 1 *stk.* er lejet af DSB). I juli kvartal er sket en tilgang på 4 vogne: 1 *stk.* 072 2, 2 *stk.* 077 1, 1 *stk.* 095 0 – og en afgang på 8 vogne: 1 *stk.* 040 0 (tidl. Zs), 5 *stk.* 070 0, 1 *stk.* 070 1 (alle tidl. ZE), 1 *stk.* 081 5 (tidl. ZA).

★

I oversigten »Danske Statsbaners godsvogne 1968« (»Jernbanen«, nr. 6/68) kan kolonnen »antal vogne« – vognbeholdningen pr. 31/3 – à jourføres pr. 30/9 således:

	31/3	30/9		31/3	30/9
Gklm	98	97	Elo	1581	1506
Gklm	413	341	Pj	7	6
Gklm	691	562	PJB	1	–
Gkm	122	119	Pu	3	2
Gs	873	872	PUR	4	3
Hks-v	170	169	Kklm	18	3
IB	47	40	Kklm	17	8
IBU	25	24	Ks	151	250
IF	4	2	Sk	18	13
IKG	20	18	Skm	59	39
IKT	18	16	TB	1	–
			TD	26	13
			TD	5	–
			TDR	1	–
			Fdkk	4	1
			Fdkk	1	–
			TH	7	1
			»30«	91	115

Anm. I tilsvarende oversigt – i »Jernbanen«, nr. 6/68 – rettes antal Elo-vogne pr. 30/6 fra 1515 til 1507.

★

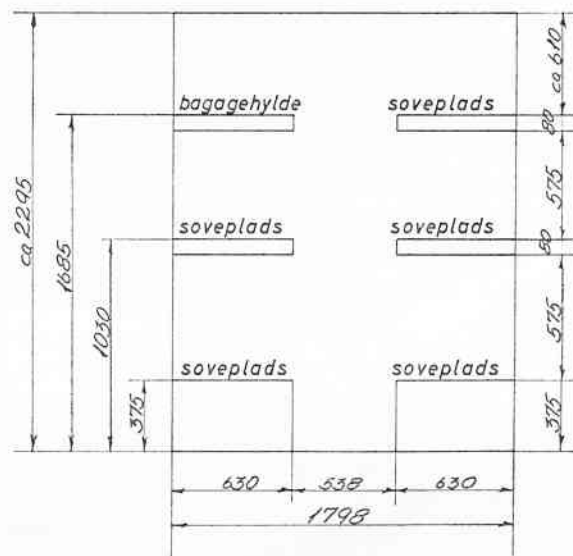
Skaderne på lyntogsmateriellet efter ulykken ved Odense i august 1967 er snart endeligt udbedrede. Medio november befandt sig endnu tre vogne i »Cvk. København«: MA 465, AM 503 og BR 530. Det påregnes, at også disse vogne vil være i drift lige før juletrafikken sætter ind, således at kørslen med Ms-lyntog visse dage i ugens midte i »Nordjyden« kan opføre.

Moderniseringen af postvognsparken finder sin foreløbige afslutning i februar med leveringen af de i alt femten bestilte postbureau-/postpakvogne, litra P. Herefter vil 24 *stk.* af de nu eksisterende 39 *stk.* postvogne med trævognskasse kunne udrangeres; 2 *stk.* DH- og 13 *stk.* DK-vogne bibeholdes indtil videre. 7 *stk.* DA-vogne (med stål-vognskasse) vil ligeledes blive overtallige (5 *stk.* er allerede hensat i Århus) og forventes solgt eller ombygget til andet formål. Postvognsparken kommer til at omfatte i alt 103 vogne, hvoraf 80 *stk.* p. t. er i fast løb.

★

Med overgang til sommerkøreplan den 1. juni 1969 indføres særlige liggevogne – foreløbig som forsøg – mellem København og Frederikshavn i togene 95 og 20. Den særlige BL-vogn i samme tog (der overføres over Storebælt) bibeholdes.

Til brug som liggevogne vil der blive udtaget 3 *stk.* Cc-vogne (af »moderniseringsprogrammets 3. serie«), der om-litreres til litra Bw. Vognene indrettes med fem behagelige *faste* sovepladser og en særlig bagagehylde i hver af de ni kupeer. Som det fremgår af vedstående projektskitse (længdesnit), får hynderne en bredde af 63 cm (DB's liggevogne har 60 cm brede hynder); der indrettes endvidere to vaskerum anbragt ved siden af de eksisterende toiletter – og alle fire steder samt på endeperronerne etableres tilslutning for elektriske shavere. Længdeskillevæggen ud mod sidegangen bliver af »B-vogns-type«, dog med fyldinger i stedet for glas i vægstykkerne og mat glas i dørene.



★

I slutningen af november indledtes forsøg med lokomotiv-fremførte styrevognstog på strækningen København H.–Rungsted Kyst. Forsøgene vil give det fornødne erfaringsgrundlag, inden nyt materiel bestilles til den fremtidige »styrevogns-traffic« på Kystbanen. I prøvekørslerne indgår: Mx 1017, Crs 3602 og et par B-vogne; prøvekørslerne foregår med personførende tog – der vil dog ikke være adgang for rejsende i Crs-vognen.

Der forekommer ingen regelmæssig kørsel med damplokomotiver i 1. distrikt mere, der vil dog blive holdt »liv« i et antal E- og et par S-maskiner vinteren over. (Grundet diesel-loko-mangel kørtes dog med E-maskine på »Nord-vestbanen« (togene 2205-254) i en periode i november). Der bliver heller ingen kørsel med damp i 1. distrikts juletrafik. I 2. distrikt ser det lidt »lysere« ud, som det fremgår af oversigten side 26.

*

På den »indre« Frederikssundsbane er nu påbegyndt anlægsarbejder for etablering af et 2. spor på strækningen mellem Herlev og Skovlunde.

Baneafdelingen stiler efter at få dette arbejde samt etableringen af et nyt sikringsanlæg på hele strækningen mellem Vanløse og Ballerup afsluttet i 1971. Der vil dermed være opnået væsentlige forbedringer ikke alene for selve strækningen men også for den fremtidige tilrettelægning af køreplaner for S-banenettet som helhed.

På Hareskovbanen er de for 2-3 år siden indledte anlægsarbejder afsluttet. På strækningen fra Dyssegård til Skovbrynet er man herved kommet af med alle vejoverskæringer i niveau, samtidig med at sporet er blevet fornyet på denne strækning. Bortset fra et enkelt mindre sporarbejde samt nogle hegnsarbejder ligger arbejdet på denne bane nu foreløbig stille, for at man med desto større kraft kan koncentrere sig om færdiggørelsen af Køgebugtbanen, hvor der i dette finansår udføres arbejder for ca. 11 millioner kr.

I forbindelse med moderniseringen af Kystbanen omlægges sporene på stationen i Kokkedal, og der tilvejebringes nye perroner. På Nivå station indledes jordarbejder med henblik på her at etablere et midtliggende overhalingsspor. Af de på Kystbanen resterende fire offentlige niveauoverkørsler vil to måske tre blive erstattet af niveaufrie vejskæringer, medens den fjerde vil blive forsynet med automatisk bomanlæg.

Signalvæsenet er igang med etablering af nye moderne sikringsanlæg på strækningen og stationerne, f. eks. blev den 7. november automatisk linieblokanlæg taget i brug mellem Hellerup og Charlottenlund, og sidstnævnte station fjernstyres nu fra kommandoposten i Hellerup.

*

Den 7. december flyttes centralapparatet fra »Kommandopost nær« på Københavns Hovedbanegård over til »Kommandopost fjern«, som – efter etableringen, som påregnes afsluttet i løbet af den 9. december – således bliver en virkelig »centralpost«.

*

Følgende stationer i 2. distrikt nedsattes pr. 29/9-68:

Engesvang:	T, ubemandet fjernstyret understation med sidespor
Fårvang:	T
Gjern:	T
Hampen:	T
Hjortshøj:	TS; fra 1/6-69 kun S
Hjellund:	TS; fra 1/6-69 kun S
Hovslund:	TS, ubemandet fjernstyret krydsningsstation
Højby Fyn:	TS



Privatbanerne

HHJ

Banen har fra nedlagte HBS indkøbt rejsegodsvogn E 235.

SB

Damplokomotiverne nr. 2 og 3 er solgt til ophugning i Jerup; motorvogn M 7 og personvogn B 10 ophugges og afbrændes i Frederikshavn.

VNJ

Banen har fra nedlagte TKVJ indkøbt motorlokomotiverne M 3 og M 4. (M 3 vil blive brugt som »reservedelslager«).

HBS i likv.

Følgende rullende materiel er solgt til Bryrup Veteranjernbane:

Damploko 406, LM 215, Sm 211 og 212, personvognene C 223, 224, 225, 227, post- og personvogn E 233 og åben godsvogn P 277.

Sm 210 vil muligvis blive bevaret, da der fra privat side er budt på den, og den er derfor ikke gået til ophugning hos H. I. Hansen, som de øvrige materiel.

En vogn til er dog reddet, nemlig sprøjtevognen, som er købt af DJK. Se nærmere under »Museums-toget«.

*

De skulle snarest anskaffe Dem et eksemplar af DJK's publikation nr. 22: »Danske jernbaners motormateriel« – den kan De ikke undvære, når De læser disse spalter.

*

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

Foreningsnyt

KONTINGENT FOR 1969

Med dette nummer af tidsskriftet følger et indbetalingskort, der bedes benyttet til snarlig indbetaling af kontingentet for 1969. Kontingentet andrager kr. 25,- – for medlemmer under 18 år dog kr. 15,-.

Det vil være til stor hjælp for kassereren, hvis De husker at påføre Deres medlemsnummer – det er påført det udleverede stamkort.

Bemærk, at kvitteringsdelen på indbetalingskortet – efter at postvæsenets kvittering er påført – er gyldigt medlemskort for 1969 og kan indsættes i stamkortet.

I lighed med tidligere år modtages bidrag derudover – med tak; der er i år brug for penge som aldrig før.

DJK's bogserie

Bogserien omfatter nu:

1. Næstved-Præstø-Mern Banen	kr. 8,50
2. Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
3. Hørve-Vørslev Jernbane	udsolgt
4. Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel, 1 .del (motorlokomotiver, motorvogne, S-tog, lyntog m.v.)	udsolgt
5. 2. del (forsøgsvogne, skinnerbusmateriel 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-Vørslev Jernbane (2. udg.)	kr. 20,00
22. Danske jernbaners motormateriel	kr. 20,00

Læs mere om »Nr. 22« på side 3.

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.

I perioden 10. december til 6. januar må der påregnes længere ekspeditionstid.

★

Damplokomotivet og dets betjening

Generaldirektoratet har vist os den venlighed at stille et antal eksemplarer af ovennævnte publikation til rådighed for salg til foreningens medlemmer.

»1925-udgaven« i ét bind (brugte eksemplarer) koster kr. 35,-; »1948-udgaven«, der er i to bind (tekst og tegninger) (nye) koster kr. 45,- (begge beløb inkl. porto).

Publikationerne kan bestilles ved indsættelse af nævnte beløb på postgirokonto 6 73 94, adresseret P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup – inden den 10. januar. Bøgerne ekspederes derefter – på én gang.

Elementær Jernbanelære

Der er udsendt et indlægsblad med statistiske oplysninger (pr. 31/12 1967) til denne publikation. Medlemmer, der har købt publikationen gennem foreningen i januar i år, kan rekvirere indlægsbladet ved at sende 80 øre i frimærker til redaktøren, Erik B. Jonsen, Esthersvej 19 B, 2900 Hellerup.

★

Julegave-ideer for jernbane-entusiaster

Det skulle vel næsten være overflødigt at nævne, at en publikation fra DJK's bogserie er en glimrende julegave – at give sig selv. Men der er i år flere muligheder. I december udkommer ingeniør William Bay's længe ventede storværk »Danske Statsbaners Damplokomotiver« – pris kr. 145,- – den kan købes gennem enhver boghandel. I en mere »over-skuelig« prisklasse er Hamilton Ellis' »The Pictorial Encyclopedia of Railways« – en tyk »bibel« sprængfuld af fotografier – til den fantastisk lave pris af kr. 35,55 – også den kan bestilles gennem enhver boghandel.

EBJ

NYHED – så kom

Jernbanekalenderen 1969

Kalenderen indeholder ca. 30
billeder 13 x 18
af alle typer DSB lokomotiver
og er trykt på fineste papir

Giv Dem selv denne førsteudgave
af Jernbanekalenderen

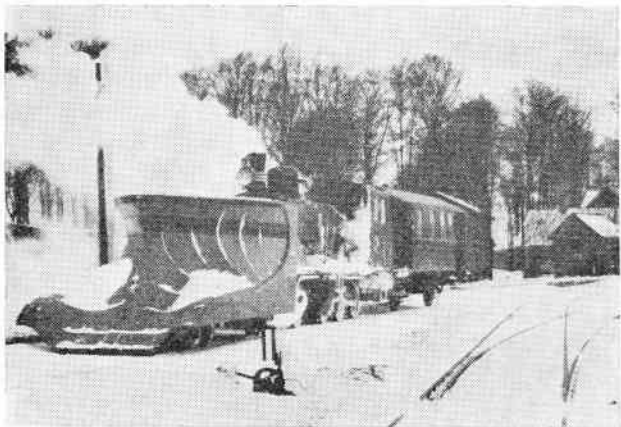
Indsend kr. 15,80 på giro 54902
og De får kalenderen omg. tilsendt
eller ring BY 99

NYBODER HOBBY

Kronprinsessegade 51
København K

Julekortet 1968

Atter i år har vi imødekommet adskillige medlemmers ønske om at kunne købe et rigtigt »jernbane-julekort«.



Motivet på årets julekort er et snerydningstog fremført af GDS damploko nr. 10 – fotograferet på Kagerup station den 16. januar 1940 af fhv. driftsbestyrer G. Thage.

Vi har stadig et oplag af »julekortet 1967« (damploko C 712 med godstog ved Aunsøgård – se »Jernbanen«, nr. 8/67).

Kortene koster 50 øre pr. stk., og de kan bestilles ved indsendelse af beløbet svarende til det bestilte antal kort + 60 øre pr. forsendelse på postgirokonto 13 53 13, adresseret Ole-Chr. Plum, c/o Mogensén, Jagtvej 127, 3., 2200 København N. (På talonens bagside anføres: Antal »Julekort 1968« – antal »Julekort 1967«.

Husk, at ekspeditionstiden via postgirokontoret er ca. 4 dage. (»Postkort-ekspeditionen« er lukket i tiden 22. december til 5. januar.)

O. C. P.

Afholdte møder og udflugter

Foreningen afholdt den 20. oktober det årlige meget populære filmsmøde i DSB-kino – det samlede ikke mindre end 225 deltagere. I år var der ikke mindre end 3½ premiere. Medlemmerne præsenteredes for første gang for den nydelige farvefilm om »En dag på MBJ« – »DSB før og nu« har vi set før, men nyt var en »påklisteret« del: »– og så nu«; denne version er vel ment som egnet for forevisning i skoler og indeholdt mange »up-to-date« optagelser – afsnittet fra besættelsestiden virkede noget tungt – den megen tyske march-musik kunne man godt have været foruden. »S-toget – vort tog« var en nydelig lille ting – og »Farvel til dampen« var strålende, den skal statsbanernes reklametjeneste have megen ros for. Den kan tåles at ses mange gange i årene fremover.

Bo–

*

Afskedsturen på AHJ og RHJ samlede 76 deltagere. Alt forløb planmæssigt – med undtagelse af køreplanen. Turen ud i Lille-Vildmose var en naturmæssig oplevelse – men den »kostede« os muligheden for en del gode foto-stop på AHJ's sydlige del. Foreningens egen »nr. 7« klarede turen på RHJ til »ug« – visse »indvortes« vanskeligheder ved maskinen mærkede deltagerne intet til.

Bo–

TAG FORSKUD ... (fortsat fra side 20)

Benyt denne sidste chance for kørsel med damplokomotiv gennem Gribskov – oplev endnu engang denne herlige duft-blanding af gran og stenkuksrøg – oplev og fotografér S-maskinen på en strækning, hvor den aldrig har været før – og aldrig vil komme mere.

Foreningens medlemmer

-tidsskriftets læsere og annoncører ønskes

en glædelig jul og et lykkeligt 1969

Oversigt over DAMPLOKOMOTIVERNES LØB - vinterkøreplan 1968/69.

tognr litra fra afg til ank art løber

1. distrikt

Ingen regelmæssig fremførelse af tog med damplokomotiv

2. distrikt

2711	E	Fra	5.45	Hr	9.57	G	sg. ti-fr
25034	E	År	3.50	Hr	7.36	G	sg. ti-fr +)
2035	E x)	Ng	10.00	Fra	11.52	G	sg. ti-fr
2740	E	Hr	18.30	Fa	20.38	G	sg. ti-fr
2042	E §)	Fra	4.30	Ng	6.15	G	sg. ti-fr
2043	E	Ng	12.10	Fra	15.51	G	sg. ti og to
349	E	Es	18.17	Fa	19.23	E	sg. fr
2355	E	Es	17.25	Fra	21.49	G	sg. fr
5562	E	År	17.50	Hr	19.59	M	h v e s
25063	E	Hr	21.10	År	1.21	G	n e sg. ma-fr
2364	E	Fra	13.55	Es	17.09	G	sg. fr
366	E	Fa	13.48	Es	15.25	P	sg. fr

x): Forspand - onsdage og fredage

§): Forspand - tirsdage til fredage

+: Ikke dage efter helligdag

Maskinløb (omløbsplan)

Ar E: 25034(ti-fr) - 25063(ma-fr)
 5562(hv e s)
 Fa E-I: 2711(ti-fr) - 2740(ti-fr)
 Fa E-II: 2042(ti-fr) - 2035(on+fr) - 2364(fr) - 349(fr)
 2043(ti+to)
 Fa E-III: 2042(ti-fr) - 2035(ti-fr) - 366 (fr) - 2355(fr)

Ændringer forekommer omkring højtiderne.

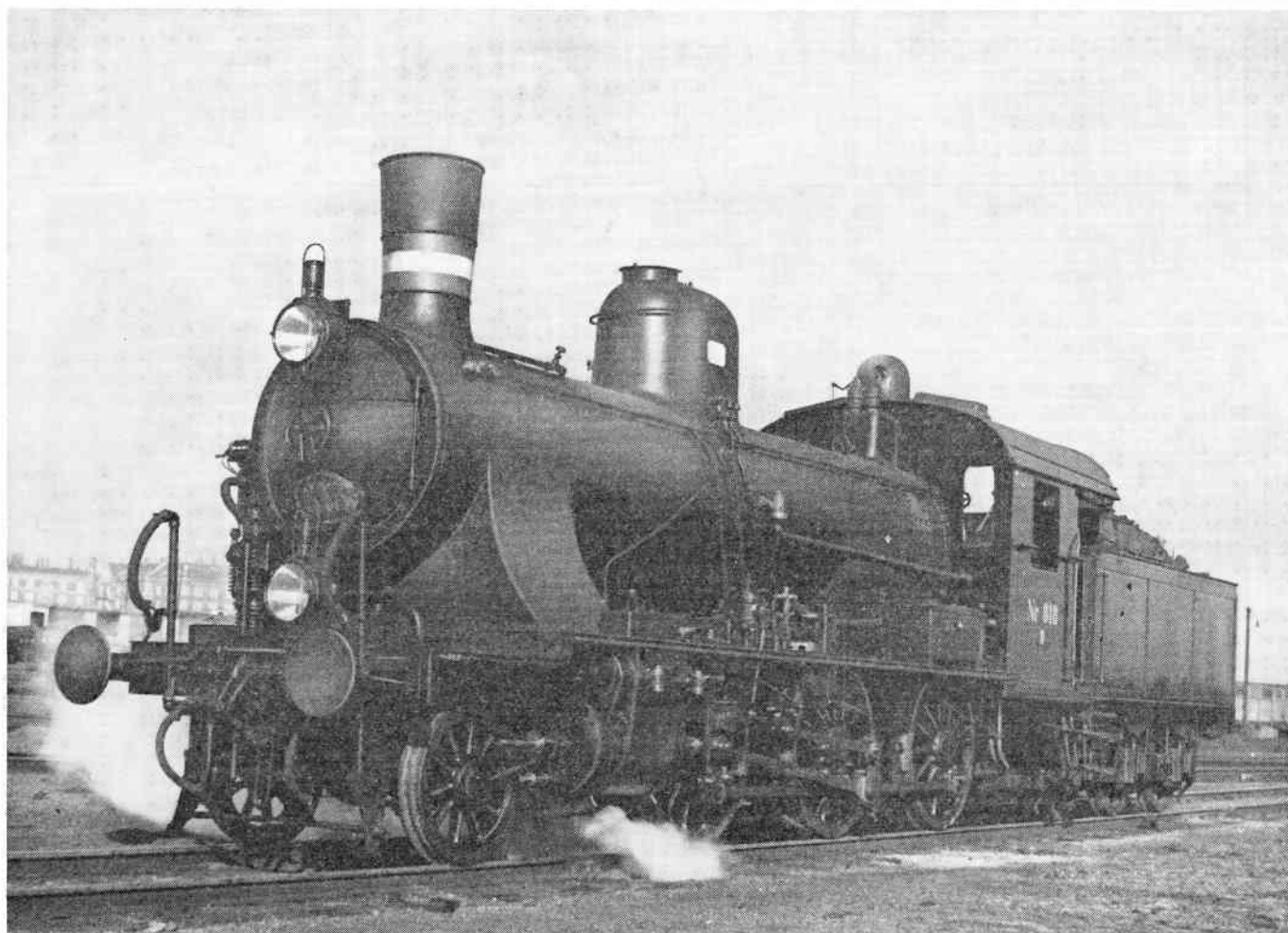
Stationsforkortelser m.v. - se bilaget til JERNBANEN, nr. 5/68
 sg. = søgne

ebj 11/68



»Damp« i Gribskov
Andespil i Gilleleje

15. december 1968



WILLIAM BAY

DANSKE STATSBANERS DAMPLOKOMOTIVER

UDKOMMER MEDIO DECEMBER

Standardværket som ingen jernbaneinteresseret kan undvære. 160 sider. Format 31,2 × 25 cm
150 tegninger (1:87) og fotografier. Smuk indbinding med guldpræg. Kr. 150,—
nær udsolgt ved udgivelsen - bestil den medens tid er! - hos boghandleren.

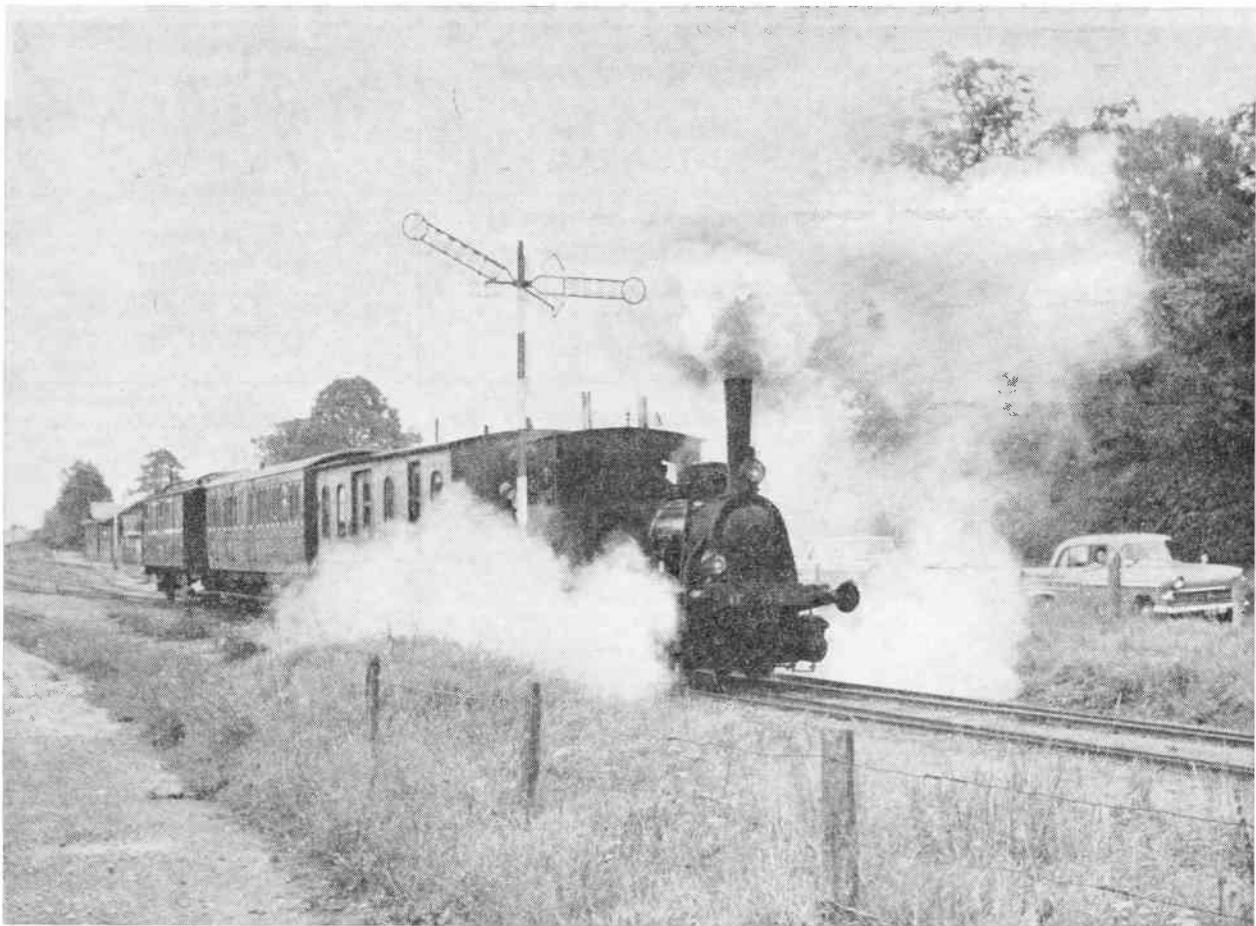
HERLUF ANDERSEN'S FORLAG C/O

BOGHALLEN

RÅDHUSPLADSEN POLITIKENS HUS . TLF. (01) 117040 RÅDHUSPLADSEN 37 KØBENHAVN V.

ODENSE HOBBYFORRETNING Vesterbro 42 5000 Odense Tlf. (09) 12 21 04	KVETNY OG SØNNER Stolefabrik Birkørød	GUNNAR KNUDSEN Gartner Hadsundvej 75 8900 Randers Alt i årets blomster Tlf. (064) 2 51 41
CARL HANSEN Entrepreneur Skovbrynet 20 4700 Næstved Tlf. (03) 72 31 28	BEGRAVELSESFORRETNING M. Schrøder Ramsherred 31 Aabenraa Tlf. (046) 2 20 12	»FORD« I NYKØBING SJÆLLAND Algade 47 4500 Nykøbing Sjælland Tlf. (03415) 1400 Ønsker god jul og et godt nytår
KELLS FOTO Algade 109 4760 Vordingborg Tlf. (03-775) 1246	VALD. NIELSEN EFTF. Løhøj pr. Tåstrup Luftledningsmateriel Ønsker god jul og godt nytår Tlf. 99 28 00	PFAFF SYMASKINER Valdemarsgade 8 Kbh. V
THOR VASK Vordingborgvej 76 4700 Næstved Tlf. (03) 72 25 50	MADSEN OG OLSEN Auto Heimdalsgade 25—27 Ønsker god jul og godt nytår Tlf. ÆGir 5900	ÅLESTRUP CEMENTVAREFABRIK Fabrikater af 2 m lange rør og T-rør Ålestrup Tlf. 086 - 4 11 28
B. P. SERVICE v/ G. Pedersen Øster Landevej 46 Maribo Tlf. (03-885) 72	TAGE SCHULTZ PETERSEN Murermester Parkvej 46 — Saxkøbing Tlf. (03) 89 46 45	MASKINFABRIKKEN VEMA Dalby pr. Krogstrup Tlf. 03326 - 17
FORD MOTORCOMPAGNI Aut. FORD forhandler Vesterbrogade 1 — Maribo Tlf. (03-885) 1001 FORD i Maribo	PREHNS AUTOMATFABRIK	IKAST AUTOLAKERERI v/ Egon Knudsen Ikast
ØSTERVANG KØBMANDSHANDEL Østervang 2 Stubbekøbing Tlf. (03) 84 14 22	AXEL NIELSEN Frisør Jernbanegade Frederiksværk Tlf. (03-345) 542	HOED KALKVÆRK Balle Jylland
E. BJØRNSKOV HOLM Haveredskaber Smidstrup Strand Tlf. (03-304) 76	BRDR. FREDERIKSEN Autoforhandler Maribovøj 45 — 4990 Saxkøbing Tlf. (03) 89 43 27	B. P. DEPOT v/ Børge Christensen Bredgade 110 9700 Brønderslev Tlf. (088) 2 10 80
JERNBANEKIOSKEN Maribo Ønsker god jul og godt nytår	BUNDGAARDS TEXTIL Strandbygade 4 6700 Esbjerg Tlf. (051) 2 06 95	SKJERN BRØDFABRIK Bredgade 74 6900 Skjern Tlf. (073) 5 00 60
DAMPVASKERIET DANIA A/S Næstved	HØJSKOLEHOTELLET Middelgade 6 8900 Randers Ønsker god jul og godt nytår	NORDISK GULF GAS Vestergade 24 6800 Varde Tlf. (052) 2 11 56

Museumstoget



Sidste plantog i sæsonen 1968 afgår fra Bandholm.

Foto: Asger Bergh.

Lidt driftsstatistik for MBJ

Sæsonen 1968 (den syvende) startede den 26. maj – og afsluttedes den 22. september. På de i alt 19 »trafikdage« kørtes 57 plantog – og derudover er kørt 19 særtog.

Der er foretaget nedenstående antal rejser i 1968 (frem- og tilbagegang i forhold til 1967 anført i parentes):

Med plantog ...	7.596 rejser (+ 976)
Med særtog	2.932 rejser (÷ 857)
I alt	<u>10.528 rejser (+ 119)</u>

Siden det første »museumstog« kørte over strækningen i 1962, er der foretaget i alt 57.531 rejser med togene.

PSR.

Sæsonafslutning på MBJ

Der opstod i eftersommeren blandt medlemmerne, der tjenestegør ved »Museumstoget«, den idé, at det ville være morsomt med en lille festlighed ved sæsonens afslutning. Ideen droftedes trafik- og maskinafdelingen imellem, og begge parter var stemt for tanken. Man overvejede at holde festligheden på remisens loft, men da dette anvendes som magasin, ville det kræve en større oprydning og rengøring. Da tilbød trafikassistent Erik Petersen og frue at stille deres hus til rådighed – og et par af »mændene«s koner tilbød sig som arbejdskraft. Foreningen stillede et beløb til rådighed til bespisning – og aftenen var reddet. Den 21. september samlede 35 personer sig om fru Petersens veldækkede bord – og der tilbragtes et par timer med spisning – og snakken. En hilsen til forsamlingen indløb fra »Maribo Bryghus« – og den smagte dejligt. Efter spisningen viste H. E. Pedersen en serie lysbilleder – motiver, som de fleste af os siger: »– det kan vi ta' i morgen« – og så bliver det aldrig gjort – og en skønne dag er muligheden der ikke længere. Derefter viste Jens Møller sin dejlige farvefilm – optaget på en damptogstur på Danmarks kønneste privatbane – HBS.

Derefter vankede der en kop kaffe – trafikchef B. Chorfitzen takkede alle for vel udført arbejde i den forløbne

MARIBO BRYGHUS Maribo	SOCIALT BOLIGBYGGERI Rådhuspladsen 59 — V Tlf. MI 2144	B. P. SERVICE v/ Kurt Madsen Vesterbro 44 — Maribo Tlf. (03-885) 933
C. H. WALBOM A/S Radio en gros Møllersvej 2 Nykøbing Falster Tlf. (03) 85 07 88	HOTEL BYFOGEDGAARDEN Torvet 17 — Maribo	Bogtrykkeriet HAFNIA Grundtvigsvej 37 Tlf. 31 40 00
J. PAASKESEN Pølsebrød Naverland 17—19 2600 Glostrup Tlf. 45 11 33	Deres vask — vor hjertesag MAX ANDERSEN Sønderlundsvej 14 Roskilde Tlf. (03) 35 23 50	TATOL v/ Frida Schou Øster Allé 27 — Hurup Tlf. Hurup 489
STATSANSTALTEN FOR LIVSFORSIKRING Insp. S. Hecquet Gedevasevej 9 — Farum Tlf. 95 03 52	AKTIESELSKABET NÆSSUND FÆRGERI Nykøbing Mors	REKORD VASK v/ Kaj Andersen Korsgade 20 Nyborg
Støt dansk arbejde P. G.	Hvilehjemmet »TOFTEN« Toftevej 2 — Brabrand Tlf. (06) 26 03 60	SUNDVEJENS KIOSK Sundvej 18 F — Horsens Tlf. (05) 62 43 16
ÅGE PEDERSEN Aut. el-installatør Stationsvej Bandholm Tlf. (03-888) 55	H. J. SIMONSEN Spedition St. Kongensgade 63 København K	JERNBANEHOTELLET MARIBO
ØSTSJÆLLAND JERNBANE Tog og busser Haarlev Tlf. (03) 68 60 19	BANEGÅRDENS KIOSK Nakskov	H. HEITMANN Autoreparation Sydkrogen 28 Kbh. S.V. Tlf. 21 10 55
A/S UNIKA-VÆV Sølvgade 38 København K	Støt dansk arbejde F. A.	HAVNEKIOSKEN Bandholm Lolland Tlf. (03-888) 165
Hilsen fra Køge by	BORNHOLMS TURISTFORENING Ønsker en glædelig jul og et godt nytår Tlf. (03-955) 810 Tlf. (03-955) 806	A. HANSEN OG SØN v/ K. Skøtz Valby Langgade 30 Valby Tlf. VA 353
BISPEBJERG LIGKISTEMAGASIN Tagensvej 175 Kbh. NV Tlf. TA 6607	BIRKET TURISTFART Birket pr. Tørring Tlf. (03-937) Birket nr. 30	CHR. P. DREIAGER A/S Trælashandel Holger Danskesvej 87 København F Tlf. GO 1386

sæson – og for den gode samarbejdsvilje, der nu herskede. Til slut bragte forsamlingen fru Petersen og hendes medhjælpere en velfortjent tak for den vellykkede aften.

En deltager.

★

Kendt jernbanemand tager sin afsked



En god ven af foreningen – trafikinspektør J. Jacobsgaard – forlod tjenesten ved Lollandsbanen med udgangen af november.

J. Jacobsgaard er født den 22. november 1898 – og har således netop fejret sin 70-års fødselsdag. Et mere end 50-årigt virke i jernbanens tjeneste startede den 1. april 1917, da J. begyndte som trafikelev ved Kolding Sydbaner; den 1. april 1920 ansattes J. som trafikassistent ved »Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab«, hvor han tjenestegjorde ved en lang række stationer i årene der fulgte. Den 1. november 1944 blev Jacobsgaard »stander« i Sollested – for den 1. oktober 1957 at indtage samme stilling i Maribo. Han afstuttede sin karriere som trafikinspektør, udnævnt den 1. maj 1962. Som trafikinspektør har Jacobsgaard været medvirkende til moderniseringen af de trafikale forhold på Lolland, bl. a. adskillelsen af person- og godstrafikken og meget, meget mere. Ind imellem har han »nået« at være lærer – og senere skoleforstander – ved privatbanernes jernbaneskole, formand for II kreds (stationsforstander-kredsen i »Danske Privatbaners Kontoforening« og redaktør af samme forenings tidskrift »Privatbane-Tidende«.

For »jernbane-amatorerne« ved »Museumstoget« Maribo-Bandholm har Jacobsgaard været en uvurderlig hjælper og lærermester – vi er ham megen tak skyldig for hans altid positive holdning til foretagendet. Hans pædagogiske evner kom os til nytte ved de i vinter afholdte kurser – og glemmes må det ikke, at Jacobsgaard er den egentlige »fader« til det nugældende »sikkerheds-reglement« for »Museums-toget«, hvis udformning vil være retningsgivende for fremtidige veteranjernbaner.

Vi vil ønske J. Jacobsgaard et langt og lykkeligt otium – og være »egoistiske« nok til at ønske, at vi også i årene fremover må kunne »tappe« af hans enestående viden om jernbanedrift.

B. Chorfitzen.

★

Nyt materiel

Bænkevognen, som købt fra OHJ, viste sig at være Qa 301.

Endvidere er købt DSB specialvogn 536 (ex værkstedsvogn for signaltjenesten 36, ex telegrafvogn 36, ex Cæ 1311, omd. 1931). Den tidligere meddelte specialvogn 567 er under indretning til værkstedsvogn i Maribo. Den netop indkøbte sprøjtevogn fra HBS er i mange henseender en underlig vogn. Den er bygget 1920/30! Til brug for smalsporbanerne i Horsens købtes i 1920 to normalsporede »rangervogne«, der havde centralkobling i den ene ende og normalt træktøj i den anden. De anvendtes til »normalsporet rangering med smalsporvogne«, men i 1929, da HBJ og HTB blev ombyggede til normalspor, blev vognene overflødige. De blev da omdannede til 8 t godsvogne, forsynede med vognkasser fra de bedste af smalsporvognene. Sprøjtevognen litreredes G 101 indtil 1953, derefter QB 295, og nogle år senere indrettedes den til ukrudtsbekæmpning. Dens »søster« vil være de fleste materielinteresserede bekendt, idet den kom til at hedde »Juelsminde Fisk«, indtil HP overtog den. Undervognen – ligeledes fra 1920 – henstod for nogle måneder siden på Hjørring Vest.

PT

Vejen »banes« for MHVJ

Den 23. oktober fremsatte ministeren for offentlige arbejder nedenstående forslag til »Lov om museumsbaner« (lovforslag nr. 46/1968-69):

§ 1. Ministeren for offentlige arbejder kan give tilladelse til drift af jernbaner, der, fortrinsvis gennem en begrænset persontransport, drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål, men ved hvis drift der ikke tilsigtes dækket noget egentligt trafikalt behov (museumsbaner).

Stk. 2. Tilladelse efter stk. 1 kræves ikke til drift af museumsbaner, der

- 1) udgør en underordnet del af en almindelig jernbanedrift på grundlag af statsbanelovgivningen eller en eneretsbevilling, eller
- 2) udelukkende berører en enkelt privat ejendom og ikke krydser offentlige veje.

§ 2. Tilladelse efter § 1 kan kun gives til en kommune eller til flere kommuner i fællesskab og kun til kommuner, der ejer den pågældende banestrækning med tilhørende spor-materialer.

Stk. 2. Tilladelse kan gives for højst 20 år ad gangen.

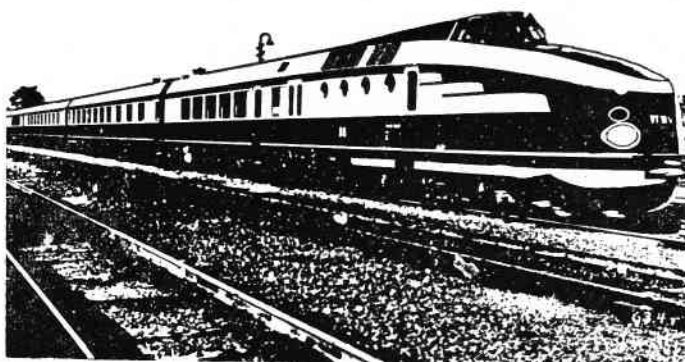
Stk. 3. Ministeren fastsætter de nærmere betingelser for tilladelsen, bl. a. med hensyn til de sikkerhedsmæssige forskrifter, som skal iagttages ved driften, og det tilsyn hermed, som efter ministerens bestemmelse skal føres.

Stk. 4. Ministeren kan betinge tilladelsen af, at tilladelsens indehaver refunderer statskassen udgifterne ved tilsynet.

§ 3. Ministeren for offentlige arbejder kan godkende af-taler om, at en tilladelse efter § 1 udnyttes af andre end indehaveren i et nærmere fastsat tidsrum og på en nærmere fastsat måde.

Stk. 2. Udnyttes en tilladelse af en anden end tilladelsens indehaver, påhviler ansvaret for jernbanens drift efter jernbanelovgivningens almindelige regler såvel tilladelsens indehaver som brugeren.

§ 4. En tilladelse til at drive museumsbane på en bestemt sporstrækning er ikke til hinder for, at sporet benyttes som privat sidespor til eksisterende stats- eller privatbaner eller udnyttes på anden måde.



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

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

D. D. R. Trafikrepræsentation

Vesterbrogade 84, København V, EVa 6866

Speno International S. A.

Geneve

48-stens skinneslibetog TM 410



Repræsentant i Norden:

SOPHUS BERENDSEN A/S Amaliegade 10, København K.

