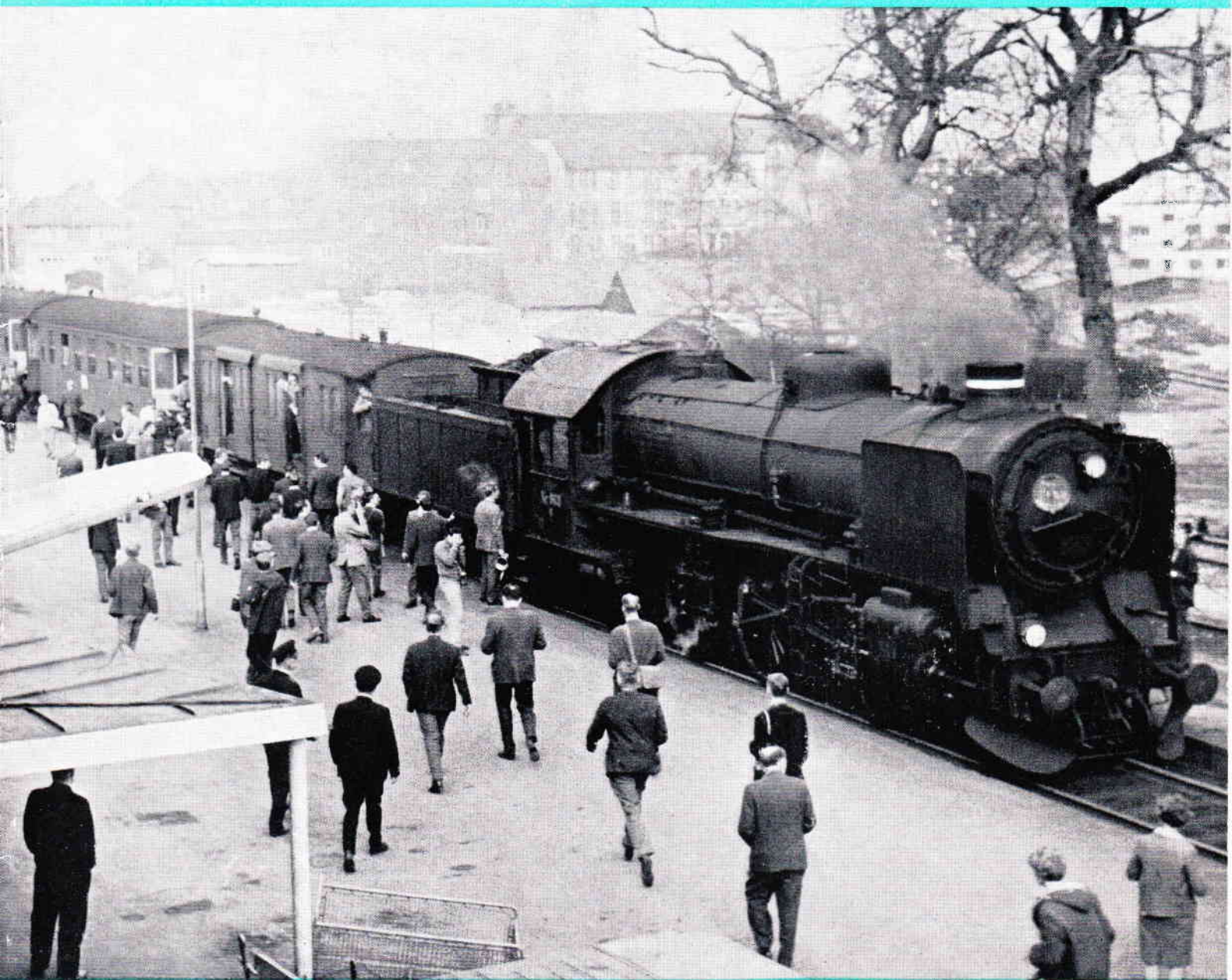




jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **5**
AUG. 1969

Vulkaniseringsanstalten

Kurant

***Vulkanisering
Slidbanefabrik***

***Reparationer
udføres efter
Good-Year's
Criss-Cross metode***

Bregnerødgade 6, 2200 Kbh. N
Tlf. (01 93) Ægir 1487

SKÆRENDE ARGUMENTER

THÜRMERS
originale danske gevindskæreværktøj

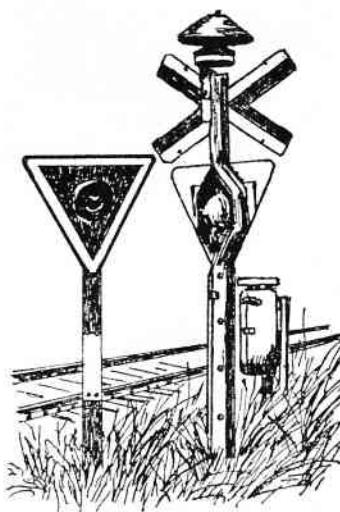
DAMM HSS
produktions gevindskæreværktøj

MALCUS HSS
spiralbor, forsænkere m. m.

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

Hillerød Privatbaner

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane



Statsanstalten for Livsforsikring

v/ S. Hecquet

Gedevangsvej 9, Farum, Tlf. 95 03 52



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Tagensvej 169, 2400 København NV.
Tlf. (01 72) TÅga 5743 (mandag-fredag
kl. 10-16).

★

Formand:

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

Kasserer:

Bogholder Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.
Tlf. (03) 17 88 04

Forskningsleder:

Frimærkehandler P. Thomassen,
Strandvejen 201, 2900 Hellerup.
Træffetid: Tirsdage-fredage kl. 10-14.
Tlf. (01 43) HEIrup 794 v.

Museumstoget Maribo-Bandholm:

Trafikafdeling og information:

Børge Chorfitzén,
Tagensvej 169, 2400 København NV.
Tlf. (01 72) TÅga 5743 -
(01 43) HEIrup 7109.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Konsulent Erik B. Jonsen (næstformand),
Ingeniør Stig Thøke-Jensen,
Afdelingsingeniør H. Thorkil-Jensen.

DJK's nordjyske afdeling:

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

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Trafikafdeling og information:

Overtrafikassistent B. Sundahl,
Vinkelvej 2, 8870 Langå.
Tlf. (06) 46 12 75.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

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

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).

jernbanen

Nr. 5 - 1969

9. årgang

Tidsskriftet er medlem af:

Union Internationale de Presse
Ferroviaire (ferpress), Wien.

Redaktør:

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

Annonceekspedition:

Forlaget Ørested,
Tagensvej 85 E., 2200 København N.
Tlf. (01 72) TÅga 2221.

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

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Nyhed i DJK's bogserie



Publikation nr. 23 i DJK's bogserie: »Hjørring-Hørby Banen« er ud-
kommet.

Teksten er forfattet af B. Wilcke og P. Thomassen – og består af
følgende afsnit: Banens forhistorie og anlæg, Banens åbning, Linie-
beskrivelse, Banens historie og økonomiske udvikling, Banens nedlæg-
gelse, Biler og rutebiler, Det rullende materiel, Sneforhold og uheld,
Personale, Takster, billetter og godsfrimærker, Postforhold samt »15 år
efter«.

Publikationen, der er på 80 sider med 39 fotos og 7 tegninger af spor-
planer og rullende materiel (samt komplet tabellarisk materielforteg-
nelse), koster kr. 20,50 (inkl. porto og moms). »Nr. 23« kan bestilles
ved indsættelse af nævnte beløb på postgirokonto 6 73 94, adresseret
P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup.

I forbindelse med 100-årsdagen for åbningen af Danmarks første pri-
vatbanestrækning – den 2. november 1969 – udkommer to publikationer:
nr. 24 »Maribo-Bandholm Jernbane 1869-1969« og nr. 25 »Danmarks
Privatbaner«. (Nærmere herom i næste nummer af »Jernbanen«, der
udsendes i midten af oktober).

En komplet fortegnelse over DJK's publikationer var indført i sidste
nummer af »Jernbanen« (nr. 4/69 – side 22).

Vort forsidebillede:

En meget kendt situation fra foreningens udflugter. Der er kaldt til sam-
ling før afgang – »de sidste« skal »lige« ha' et billede til – turlederen
aftaler næste foto-stop med lokoføreren – stationsbestyreren svinger
»spejlægget« – afgang fra togføreren – og efter den hektiske travlhed
sænker stilheden sig atter over stationen (i dette tilfælde Gråsten –
11. maj 1969).
Bag kameraet var: Lise Hoff.

Arnold Nielsen's bådebyggeri

Ydernæs pr. Næstved
Tlf. (03) 723404



**En moderne frisure-
En særpræget frisure-
En fest-frisure-
En hverdags-frisure-**

Hele vor fagkundskab står til
Deres rådighed!

Damefrisør Birthe Lund
Skolegade 7 - 9550 Mariager
Tlf. (08) 54 10 68

C. A. Qvade og Co. Korn - Foderstoffer - brændsel

Torvet 3, Maribo
Tlf. (03) 885-1111



En museumsgenstand!

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

ØRESUNDSBÅDENE

A/S NORDISK SOLAR COMPAGNI KOLDING

ÅLBORG

ÅRHUS

ESBJERG

KØBENHAVN

Rosenborggade 3

FREDERIKSBERG
Kong Georgsvej 12

GLOSTRUP
Smedeland 24

NYKØBING FALSTER

ODENSE

HOLSTEBRO

RANDERS

SILKEBORG

VEJLE

SØNDERBORG

FREDERIKSHAVN

Fiskebæk - Furesø

Af P. Thomassen



Slangerupbanen under anlæg – det nyopførte Fiskebæk Hotel ses i baggrunden.

Foto: Postkort/arkiv P.T.

Hvis disse navne for Dem betyder et kedeligt, uoverskueligt vejsving kort før Farum, hvor man desværre altid måtte sætte farten ned for ikke at ramle sammen med tværgående trafik i form af cyklister og fodgængere, så hører De enten til den yngste generation eller til den stadigt voksende hær af ratslaver.

Sætter De derimod navnene i forbindelse med et af Nordsjællands mest tiltrækkende udflugtssteder ved skove og søer, hvor bådene på Furesøen tøffede omkring, hvor cyklister i hundredevis sværmede på sommerdage, og hvor Slangerupbanens tog standsede med hvinende og skurrende bremses for at holde ved Furesø trinbræt eller startede fra dette med megen sprutten og hvæsen for at komme op ad bakken til Værløse – ja, så tilhører De den lidt ældre generation – lad os sige de unge på 50 – som har oplevet den næstbedste tid, hvad attraktive trafikale herligheder angår.

Den bedste tid? Man tør næppe nævne den for ikke at blive uvenner med de to senere generationer. Vi må have fat i nogle åndsfriske mosefund, der kan huske årene omkring århundredeskiftet på stedet.

Amfibiebåden, der kørte på hjul og skinner fra Furesøen over landtangen ved Fiskebæk hotel ind i Farum sø, og en af Danmarks første rutebiler, Bispebjerg-Slangerup 1905, et højt, vuggende uhyre af en automobilomnibus, der var lige så hæsleg, som amfibiebåden var besynderlig.

Det varede påfaldende længe, før københavnernes begyndte at interessere sig for den del af Nordsjælland, der lå længere borte end Dyrehavsbakken og Lyngby. Disse steder havde den fordel, at der allerede for over 100 år siden kørte tog dertil. Men skulle man til Farum, var der ikke andre offentlige transportmidler end postvæsenets dagvogne, hvis transportkapacitet nærmest var illusorisk. Man slap nemmest til Farum ved at tage toget til Birkerød og spadsere derfra. Der var ganske vist en landpostrute fra Birkerød til Farum med afgang fra Birkerød kl. 9 og retur fra Farum kl. 16.30. Det tog en times tid for vognen at tilbagelægge de 7,5 km, og turen var forkrækkelig dyr, nemlig 60 øre hver vej. Togbilletten København-Birkerød kostede kun 50 øre...

Sådan var forholdene omkring 1900. Var Farum

et alt for fjernt udflugtsmål dengang, så var Hareskoven allerede et yndet mål for søndagsturen omkring 1890. Cyklismen var i sin vorden; »væltepetterne« var ikke noget behageligt køretøj til længere ture, og de almindelige (!) cykler med to lige store hjul var enten meget tunge og klodsede, eller også var de meget dyre, og de, der kørte på sådan en »Safety«, måtte døje de hovne blikke fra velocipederytterne, der på flere måder så ned på de usportslige fra deres 60 tommers ridehjul. Dog lige undtagen, når de skulle ned ad stejle bakker, for så fik de altid en del andet at tage vare på. Navnlig sig selv.

Var man nået til Hareskoven og måske endda til Bøndernes Hegn, så var der ikke så farligt langt til Fiskebæk og Farum, som derved blev »opdaget«, hvorefter behovet for transportmidler fra København begyndte at melde sig, omend kun om sommeren. Slangerupbanen var forlængst projekteret og var også med i 1894-jernbaneloven, men som sædvanligt skulle man efter god dansk skik skændes om linieføringen i mange år, og anlægget kunne ikke påbegyndes førend i 1903.

Den første »sommerrute« til Farum åbnedes i 1895 – ad søvejen! Bådfarten på Lyngby-Bagsværd-, Fure- og Vejlesø var da allerede i gang, men starten var ikke for god, da bådene havde petroleumsmotorer, som ikke var særligt driftssikre. Ifølge »Illustreret Tidende« kunne man kun være sikker på, at det kun var i rum sø, bådene fik motorstop. Der anskaffedes derfor dampbåde; den første var FURESØEN, der vakte en vældig opsigt, da den blev transporteret gennem Lyngby med et talrigt hesteforspand. Den næste båd var amfibiebåden, der vakte opsigt af en helt anden grund – den kunne køre selv.

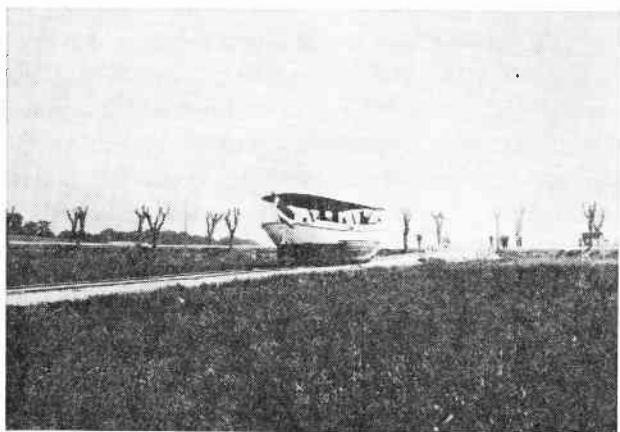
Amfibiebåden hed SVANEN og bar sit navn med rette: Graciøs og yndefuld på vandet, men alt andet end do. på landjorden. Den var bygget i Christians-

stad i 1891 til et foretagende ved Borås, hvor den skulle køre på en 220 m bane forbi Ålgårdsfaldet til Öresjö og sejle fra Borås til Ålgårdsmöllan og fra Öresjö til Sjöbo. Herligheden kom kun til at vare et årstid, da bådfarten udkonkurreredes af en rigtig jernbane, idet »Borås–Herrljunga Järnväg« indsatte en dampvogn mellem Borås og Skogsryd. Båden blev da solgt til »A/S Baadfarten Lyngby–Farum« i 1895. Sålange båden befandt sig i sit rette element, var der intet påfaldende ved den; når den ankom til Fiskebæk, løb den ind i et lille færgeleje. Bådføreren hev i en solid trækstang, og kraften overførtes via et konisk gear og kædetræk til bådens hjulaksel, og båden kørte så på skinner – et festligt syn, da skruen samtidigt snurrede under kørslen. Amfibiet må have lignet en omvendt skinnezeppeliner en miniature.

Båden var firehjulet med dobbelte flanger, og sporvidden var nærmest russisk. Dampmaskinen var en tocylindret compundmaskine, der var koblet direkte til skruerakslen. Farten på landjorden var ikke større, end at fodgængere kunne følge den uden at blive forpustede, og på vandet gjorde SVANEN ca. 8 knob = 15 km/t.

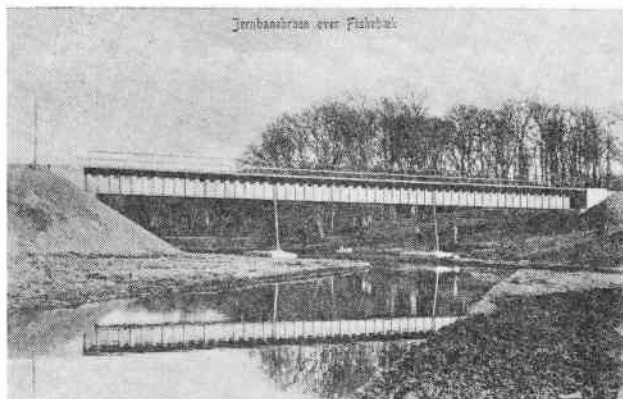
Farum var nu kommet i forbindelse med omverdenen, i hvert fald om sommeren, og man ventede at kunne konkurrere med Fiskebæk, men det gik ikke. Publikum rejste ikke så lang en vej for at besøge en almindelig landsby uden særlige attraktioner; idyl var der nok af – det var der jo allevegne i 90'erne – en kro var der også, men den smukke Farumgård med tilhørende parker var ikke offentligt tilgængelige. Turen til Fiskebæk var i øvrigt også lang nok: Tog til Lyngby, spadserer til Dampfærgevej, sejle til Frederiksdal, stige om til anden båd, sejle til Fiskebæk, køre i båden over landtangen, sejle over Farum sø forbi Klavs Nars holm for endelig at lægge til ved en anløbsplads ved Farumgård. Den sidste del af ruten var ikke rentabel; de fleste rejsende foretrak at blive i Fiskebæk, hvor der opførtes et hotel, der i over 60 år tiltrak sig de fleste turister på egnen på sommersøndage. Kort efter århundredeskiftet indstilledes bådfarten fra Fiskebæk til Farum, og SVANEN fik afmonteret hjulene med tilhørende anordninger, og båden sejlede derefter på Fure- og Vejlesø til ca. 1938 som almindelig dampbåd. Den solgtes da til entreprenørfirmaet »Rasmussen & Schiødt«, der anvendte den som bugserbåd i Københavns havn, hvor den under krigen forliste.

Bådfarten på Furesøen viste sig at være et livskraftigt foretagende, der kunne overleve to verdenskrige, selv om trafikken på søerne var indstillet nogle år under begge krige. I forbindelse med Slangerup-



Amfibiebåden »Svanen« på vej over landtangen mellem Farum Sø og Furesø. Foto: ex coll. P.T.

banen indførtes rundrejsebilletter, der for en beskedent billetpris gav muligheder for at kunne føjte omkring på naturskønne steder. Billetten gjaldt fra København til Farum med Slangerupbanen, fra Fiskebæk med dampbådene til Lyngby, med Næ-



Broen ved Fiskebæk (1906).

Foto: Postkort/arkiv P.T.

rumbanen til Vedbæk og hjem med Kystbanen – eller det hele i omvendt retning. Man kunne afbryde rejsen på de forskellige steder, der var angivet på billetten. (Se publikation nr. 17 i DJK's bogserie: »Lyngby–Vedbæk Jernbane«, s. 87). Der var dog også en nemmere tur: København L.–Farum–Fiskebæk–Holte og hjem med Nordbanen (eller omvendt). Den kostede kr. 1,60 på 3. kl.

Kulmangelen standsede bådarten i 1917; salget af rundrejsebilletter indførtes atter i 1924. Nu var Nærumbanen ude af billedet, men KSB var stadig med i to af rundturene. Indtil 1931 solgtes årligt ca. 500 rundrejsebilletter, hvoraf ca. 25 % solgtes af



Rundrejsebilletter fra 1924 og 1954.

København L. station. I 1932 steg tallet til ca. 2000, hvilket dog ikke udelukkende skyldtes oprettelsen af Furesø T. Billetprisen, der i 1924 var kr. 3,10, nedsattes til kr. 2,20, og i antallet af solgte billetter indgik også de øvrige ruter DSB – bådarten som ikke havde KSB som begyndelses- eller slutled. Benyttel-

sen af rundrejsebilletterne afhang af vejret; det var jo hovedsageligt på sommersøndage, billetterne solgtes. Bortset fra en enkelt dårlig sommer (1936) lå tallet på 5–6000 solgte rundrejsebilletter årligt indtil 1940, da bådarten på grund af krigsforholdene måtte indstilles. Da staten havde overtaget KSB (1948), kom rundrejsebilletterne atter i gang, men salget blev aldrig, hvad det havde været, dengang folk kunne lide at sejle i skønne omgivelser og ikke følte sig frustrerede, fordi deres bil ikke holdt og ventede på dem, når de steg i land.



Billetter til Furesø 1932–1953.

Rundrejserne via Furesø T ophørte for nogle år siden, da bådarten opgav Fiskebæk-ruten på grund af for ringe benyttelse. Der sejles vel fra Holte til Jægerhuset, og hvis der er stemning for det, tillige en smuttur på et kvarters tid i Furesøen, men Frederiksdal–Fiskebæk–Holte er der næsten ingen, der kan holde ud. I disse tider, hvor alt veteranmæssigt synes at kunne overvinde alle betænkeligheder og skræk for strabadser, kan man ærgre sig over, at der ikke blev bevaret en af de dampbåde, der endnu var brugelige efter krigen. Den skulle såmænd nok have kunnet samle så mange rejsende, at Fiskebæk-ruten kunne være blevet bevaret.

Der skulle gå 25 år fra Slangerupbanens åbning, til den fandt det for godt at oprette et trinbrædt ved

Fiskebæk hotel. Man havde gerne brugt navnet Fiskebæk, da dette af københavnernes var velkendt som udflugtssted og som anløbssted for bådene på Furesøen, men det måtte opgives, da der i forvejen var en Fiskebæk station på Falsterbanen og tillige en landsby ved Skjern, som både stedsnavneudvalget og postvæsenet ganske vist (uden held) kaldte Fiskebæk (uden e). Man valgte derfor navnet Furesø til trinbrættet. Det blev straks godt benyttet, og salget af rundrejsebilletterne KSB-bådfarten DSB eller omvendt firedoblede straks. I driftsårene 1932-40 solgtes på KSB ca. 7000 billetter til og ca. 6000 fra Furesø årligt; heraf var ca. 90 % fra og til København L. Den årlige indtægt af Furesø T var ca. 6000 kr. (middeltal). Under krigen steg tallene til 17.500 rejsende i hver retning; der var jo ikke så store muligheder for udflugter, når landevejstrafikken blev holdt i ave af benzin- og gummimangelen. Brændstofmangelen kom imidlertid også til at gå ud over Furesø T, der i 1945/46 kun havde godt 400 rejsende til og knapt 800 fra trinbrættet – af den gode grund, at det midlertidigt var nedlagt! I de følgende år kom tallene atter på førkrigsniveau.

Furesø T er et ret typisk udflugtsboldested, hvor skønsmæssigt 75 % af rejsendeantallet falder på sommersøndage, hvilket også fremgår af køreplanerne. Da staten overtog Slangerupbanen, skete der ikke større forandringer, hverken i køreplaner eller rejsendeantal. KSB = DSB = stadig lokalbane, som da den åbnedes! Trods de forandringer, der allerede er sket ved Fiskebæk (hotellets brand, indstilling af bådfarten og den svindende udflugts trafik med togene) sælges stadig et ikke ubetydeligt antal billetter til Furesø T, og der er endvidere efter statens overtagelse af KSB sket det bemærkelsesværdige, at der sælges et langt større antal billetter fra mellemstationerne til Furesø T end i KSB's privattid. De sidste offentligt tilgængelige tal for Furesø ses i baneplanudvalgets uhyre betænkning, som for året 1964/65 opgiver 18.703 rejsende til og 2.124 fra Furesø. Nu var det jo fristende at køre frem med den usportslige undskyldning: »Pladshensyn tillader ikke en nærmere udredning af beregningsmetoden«, for bemeldte betænkning er komplet uhåndterlig for menigmand, når der skal findes blot nogenlunde konkrete tal for trafikken på stationerne. Ved forsøg med ligninger med adskillige ubekendte, bedste skøn samt det store lurenkig (men mest ved at dykke ned i billetsamlingen) ser det ud til, at rejsendeantallet til Furesø = antallet af solgte faste billetter, af hvilke dobbeltbilletterne er regnede for to rejser, og rejsendeantallet fra Furesø = antallet af billetter, solgt i i togene, når togpersonalet har kunnet overkomme det. Det har ikke været nogen behagelig tjans at



Billetsalget på Furesø trinbræt med »stationsforstander« Andersen. Foto: L. Andersen.

være togetjent, der skulle føre tograpport m.v. over påstigende (eller snarere ind- og udfaldende) rejsende fra Furesø, når de mere eller mindre anløbne og med besvær havde fundet vejen fra Fiskebæk hotel til trinbrættet, en strækning på 20 meter i zig-zag. Der var oprindelig billetsalg på trinbrættet på de store rejsedage (sommersøndagsaftener, pinse m.v.). Det bestod i et skilderhus, hvori en KSB-mand var anbragt og forsynet med en stak billetter af Farums beholdning. Udvalget var ikke stort: Enkelt voksen og enkelt barn 3. kl. til København L. Hvervet som »stationsforstander« på Furesø T var ikke eftertragtet, for det hændte, at skilderhus med indhold blev væltet ned af skråningen af overforfriskede udflugtsrejsende fra det nærliggende bedested.

Ved trinbrættets oprettelse standsede på søndage otte tog mod Farum og tre i omvendt retning, medens der på hverdage kun standsede tre tog i hver retning. I vinterkøreplanerne var der kun ganske enkelte standsende tog til og fra Furesø, i enkelte køreplansperioder endog kun et enkelt tog. I sommerkøreplanen 1935 standsede tretten Farumtog i Furesø og nogle færre i omvendt retning. Under krigen gik det bedre på KSB end på de fleste andre baner; her var større toggang på grund af den betydelige nærtrafik ved København. Selv i den værste



Furesø trinbræt (1968).

Foto: P. Thomassen.

tid – februar–juni 1945 – standsede dagligt to togpar på alle hverdage ved Furesø, medens de fleste andre privatbaner kun kørte et par dage ugentlig, hvis de i det hele taget havde brændstof til trækraften. Restriktionerne ramte da også KSB, som i et år ikke standsede ved Furesø.

I 1939 indførtes den »restriktion«, at tog mod Farum kun standsede for at afsætte rejsende. Da staten overtog banen i 1949, ophævedes bestemmelsen, men den kom igen i vinterkøreplanen 1952/53 sammen med en bestemmelse om, at tog mod København ikke standsede i Furesø for at afsætte rejsende. Men det var vel også behersket, hvad der kunne være af ultra-lokaltrafik på en strækning på en lille kilometer. Når der trods alt solgtes billetter fra Farum til Furesø, var det til rejsende med dobbeltbillet fra København L. til Furesø, som var spadseret til Farum, f.eks. for at komme hjem med et tog, der ikke skulle standse i Furesø. Det kunne jo også tænkes, at de var gået den smukke tur fra Fiskebæk gennem parken til Farumgaard og gennem den idylliske Farum by – en anbefalelsesværdig spadseretur.

Det skal blive interessant at se, om Furesø T overlever de næste år eller endog opnår at blive S-togstation, når (hvis) Hareskovbanen bliver elektrificeret. Nå, det har man jo snakket om i 60 år . . .

Jernbanemuseet

Som mange ved, har jernbanemuseet til huse i Sølvgade nr. 40, opgang F, femte sal, og er åbent for besøgende alle onsdage fra kl. 12–16, til og med oktober måned. Der er gratis adgang for alle, altså også for ikke-jernbanefolk.

Vi, der arbejder for og med museet, er glade for, hvad museet rummer, men vi er selvsagt endnu gladere for at vise det frem for interesserede, jo flere, des bedre.

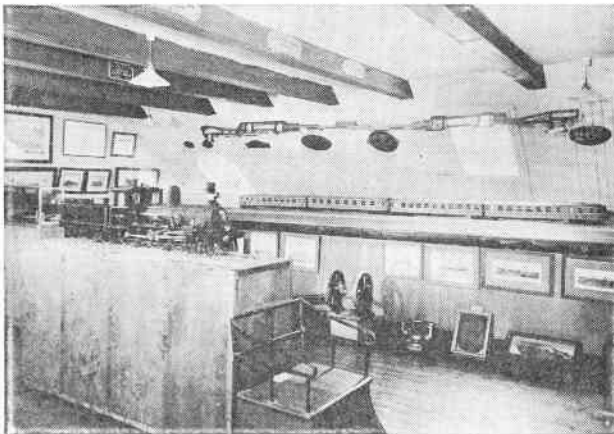
Jernbanemuseet fortæller jernbanehistorie på en levende, anskuelig måde. Yngre og helt unge får ved besøget kendskab

til gamle dages jernbanedrift, men også til dennes udvikling gennem tiderne. De ældre ser de ting, de selv har kendt, måske endda gjort sig betjent af, og tanker om oplevelser og begivenheder melder sig.

Det sker vel en dag, at vi får tilvejebragt et jernbanemuseum, hvor også vor store samling af lokomotiver og vogne kan udstilles sammen med det omfattende og udmærkede museumsmateriale vi har og stadig forøger, men indtil da må vi bede Dem tage trapperne til femte sal. Se bort fra den lille ulempe dette er, og kom så. De er meget velkommen.

Bagefter vil De sige: »At vi dog ikke gjorde alvor af det noget før. Vi har jo så ofte tænkt på at besøge jernbanemuseet.«

W. E. Dancker-Jensen.



En del af »modelhallen« på Jernbanemuseet i Sølvgade.

Foto: Jernbanemuseet.

heder nyheder nyheder nyheder

Stenvall, Frank

NORDENS JÄRNVÄGAR 1968

Stenvalls hidtil bedste billedårbog! 223 fremragende fotos, mange helsides, og en knap, informativ tekst præsenterer årets begivenheder på DSB, NSB, SJ, VR og de private baner + damploklister. 1969. 120 s. kr. 27,75

Christensen, Willy

LINIE 6

Med indledning om Istedgades Sporvej, 1969. 48 s. 25 illustrationer, deraf 4 i farver. 18 x 18 cm. kr. 23,50

Klossek, Johannes C.

DAMPFLOK-PARADE IN STEREO

Enestående 30 cm Stereo LP med DB damplokomotiver. 48 s. teksthæfte med 50 fotos. September 1969. kr. 71,70

H&SE

Dansk og
Udenlandsk Boghandel

Løvstræde 8 - 1152 København K - (01) 11 59 99

Kommende møder og udflugter

Lørdag/søndag den 13.-14. september. Udflugt til Rügen med kørsel med damp på *Deutsche Reichsbahn (DR)* smalspor-strækningen (750 mm) Bergen-Wittower Fähre.

Planen for udflugten er:

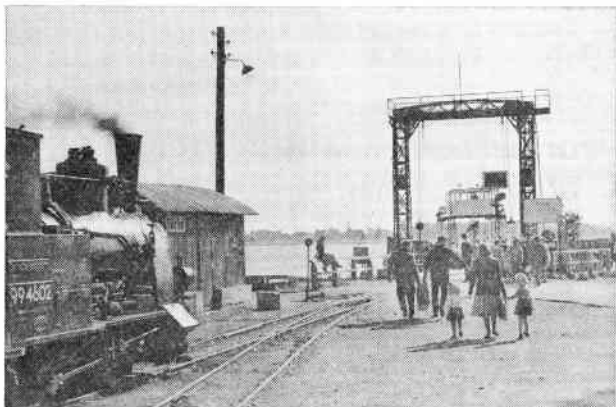
Lørdag.

- Københ. H. (tog 312/NEPTUN) afg. 7.45
- Rostock Hbf. ank. 12.04
- opholdet til fri disposition (shopping og sight-seeing) -
- Rostock Hbf. (tog 861/877) afg. 16.24
- Sassnitz ank. 20.12
- indkvartering på »Hotel Rügen« - middag - overnatning -

Søndag.

- Sassnitz (bus) afg. 7.00
- kørsel til Bergen - videre med særtog (damp) til Wittower Fähre - sejlads med »smalspor-færge« til Fährhof - bus tilbage til Sassnitz.
- Sassnitz Hafen afg. 14.50
- Trelleborg F. ank. 18.40
- Trelleborg F. (tog 1386) afg. 19.10
- Malmö C. ank. 19.40
- Malmö Skeppsbron ... (flyvebåd) afg. 20.00
- København Havnegade ank. 20.35

Smalspor-strækningen Bergen-Wittower-Fähre nedlægges til foråret ved overgang til køreplan 1970/71 (strækningen Fährhof-Altenkirchen er desværre allerede nedlagt), så der er al mulig grund for de »smalspor-interesserede« til at møde op i stort tal - dette er en chance, der ikke kommer igen. Deltagerne fra en tilsvarende udflugt i 1965 vil kunne bevidne, at en rejse på denne bane er en uforglemmelig oplevelse.



»Wittower Fähre - alle skifter.« Stemningsbillede fra jernbaneidyllen på Rügen. Foto: Birger Wilcke.

Pris for deltagelse: kr. 197,00 for voksne, kr. 152,00 for børn. Dette beløb dækker rejsen - som ovenfor anført - samt middag, overnatning og morgenmad på det helt nye »Hotel Rügen« i Sassnitz. Øvrige fortæringsomkostninger er for deltagernes egen regning. (Abonnementskort- og fripas-rejsende (gyldig rejschjemmel til Gedser) betaler kr. 25,00 mindre end ovenfor anført).

Gyldigt politipas medbringes, den nødvendige visering foretages ombord på færgen fra Gedser til Warnemünde. (Pris for visum: Kr. 5,-, som betales ombord).

Af hensyn til visabestillingen er det absolut nødvendigt, at deltagerne - på bagsiden af postgirotalonen - anfører: Fulde navn, fødselsår og -dag, stilling, nationalitet (hvis ikke dansk) samt passets nummer.

Tilmeldelse sker ved snarest - og senest lørdag den 30. august - at indbetale ovennævnte beløb på postgirokonto 11 10 06, adresseret Dansk Jernbane-Klub, trafikafdelingen, Tagensvej 169, 2400 København NV. Kvitteringsdelen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i toget.

Onsdag den 24. september kl. 20 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, 1. sal (lille sal), 1153 København K.

Den årlige traditionelle mødeaften: »Det oplevede jeg i sommer«. Medlemmerne er velkomne med korte indlæg og dias - eventuelt film. (Film bedes anmeldt i forvejen: Tlf. (01 72) TAga 5743 - mellem kl. 10-16).

Bemærk det nye mødested.

Søndag den 5. oktober. Udflugt på *Skagensbanen (SB)* med sær- og arbejdstog fremført af motorvogn M 2.

Planen for udflugten er:

- Frederikshavn (plantog) afg. 10.20
- Skagen ank. 11.15
- Skagen (arbejdstog) afg. 12.10
- Frederikshavn ank. 15.25

Tilmeldelse sker ved snarest at indbetale kr. 18,- (børn kr. 9,-) på postgiro 10 96 17, adresseret S. P. Laursen, Falkevej 7, 8900 Randers. Kvitteringsdelen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i ovennævnte tog.

Søndag den 12. oktober. Udflugt på den »skæve bane« Kalundborg-Slagelse og »Vestbanen« (Korsør-Roskilde) med sær- og arbejdstog fremført af DSB-damploko litra C.

Planen for udflugten er:

København H. (tog 227) afg.	8.25
Roskilde	afg. 8.52
Kalundborg	afg. 10.24
Slagelse	ank. 12.10
– frokostpause –	
Slagelse	afg. 13.40
Korsør	ank. 13.58
– besigtigelse af station og færgelejer m.v. –	
Korsør	afg. 15.25
Roskilde	ank. 16.39
København H.	ank. 17.07

Toget fremføres som arbejdstog mellem Vørslev og Slagelse (særtogsanmeldelse vil blive udleveret), og der bliver mulighed for fotografering på en række stationer bl. a. Ringsted. Korsør station – der i en årrække har været under ombygning – vil der blive lejlighed til – for én gangs skyld – at studere i »ro og mag«.

Sær- og arbejdstogene (Kalundborg–Slagelse–Korsør–København H.) oprangeres således: Damploko – Eco – CL – CL.

Pris for deltagelse er:

Fra København og Roskilde	kr. 45,00
»C-maskine kørslen« (Kb–Kh)	kr. 40,00

Tilmeldelse sker ved snarest – og senest *lørdag den 4. oktober* – at indbetale nævnte beløb på *postgiro-konto 11 10 06*, adresseret *Dansk Jernbane-Klub, trafikafdelingen, Tagensvej 169, 2400 København NV*. Kvitteringsdelen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i togene.

Vi har med denne udflugt imødekommet utallige ønsker om endnu en gang at arrangere en udflugt med den populære loko-type. 1. distrikts maskintjeneste har »forbarmet sig over os« – klargøringen har ikke været helt billig, som det fremgår af prisen – og dermed givet foreningens medlemmer en chance for at fotograferer den sidste »køreklare« C-maskine, nr. 708 »in action«.

Forhøjelse af kontingent

Det vil fremgå af referatet af foreningens ordinære generalforsamling den 20. april 1969, der bringes på side 20 i dette nummer af tidsskriftet, at der fra medlemsside fremsattes forslag om forhøjelse af foreningens kontingent, bl. a. for at afhjælpe de økonomiske vanskeligheder, som prisstigninger m.v. har bragt foreningens tidsskrift »Jernbanen« i. Forslaget blev modtaget positivt af de tilstedeværende medlemmer. Bestyrelsen mente på daværende tidspunkt, hvor det var uafklaret, hvilke merudgifter foreningen ville få i årets løb i forbindelse med udgivelsen af tidsskriftet, ikke det var givet, at kontingentet

måtte forhøjes. Efter at det bureau, der har udgivet tidsskriftet indtil nu, ikke længere er i stand til at opfylde sine forpligtelser, vil det være nødvendigt at skaffe nogle ekstra indtægter i 1970. For at en kontingentforhøjelse skal kunne gælde fra 1. januar 1970 (jvf. lovene), må en godkendelse indhentes fra medlemmerne på to ekstraordinære generalforsamlinger endnu i dette efterår. Der er dog meget, der taler for, at kontingentet atter vil kunne nedsættes i 1971.

Der fremsættes herved forslag om kontingent *gældende for året 1970*:

Ordinære medlemmer kr. 35,–

Juniormedlemmer (under 18 år den

1. januar det pågældende år) kr. 25,–

Indmeldelsesgebyr for nye medlemmer kr. 5,–

Forslaget vil blive forelagt foreningens medlemmer til godkendelse på en

ekstraordinær generalforsamling,

der afholdes **søndag den 19. oktober 1969** kl. 10 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, 1. sal (lille sal), 1153 København K.

Under forudsætning af vedtagelse indvarsles herved til **2. ekstraordinær generalforsamling, søndag den 23. november 1969**: Samme programpunkt, samme tidspunkt, samme mødested.

P. b. v.

B. Wilcke.

*

»Svenska Järnvägsklubben« arrangerer følgende udflugter i efteråret 1969:

Lørdag/søndag den 13./14. september. DVVJ = Karlstad–Arvika–Ärjäng–Mellerud–Ämål–Karlstad. (Overnatning i Ärjäng).

Søndag den 26. oktober. TGOJ = Kolbäck–Eskilstuna–Flen–Nyköping–Oxelösund–Nyköping–Flen–Eskilstuna.

Begge udflugterne foregår med særtog fremført af damplokomotiv. Alle oplysninger kan indhentes ved henvendelse til: Svenska Järnvägsklubben, *resetjant* (E. Gunnar Järnstad), Junkergatan 11, S-126 53 Hägersten, Sverige.

Da der er mange TGOJ-fans blandt DJK's medlemmer, vil undertegnede forsøge at arrangere en fællesrejse til Eskilstuna. Oplysninger om dette fællesrejse-arrangement (og udflugten i øvrigt) vil kunne fås medio september ved tilsendelse af porto (60 øre) til: Erik B. Jonsen, *Esthersvej 19 B, 2900 Hellerup*.

*

EFTERLYSNING

Efter at mange af foreningens medlemmer nu er vendt hjem fra ferierejse, er Gribskovbanen meget interesseret i at vide, om banens »badepige-plakat«, der i foråret tilsendtes mange hundrede turist- og rejsebureauer og større jernbanestationer i udlandet, måtte være set ophængt, og i givet fald hvor.

I dusør for sådanne oplysninger til banens hovedkontor i Hillerød er udsat et antal fribilletter.

Jernbanenyt - kort fortalt



I april kvartal er sket nedenstående til- og afgang m.v. af rullende materiel:

Fra »Nydqvist & Holm AB« (og underleverandører) er leveret 1 stk. diesel-elektrisk lokomotiv, litra Mz 1410. Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 9 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS 7676/7176 – 7684/7184.

26 stk. damplokomotiver er udrangeret: C 710, 712, D 822, E 975, 977, 981, 983, 988, 989, 995, 998, F 453, 463, 469, 473, 480, 499, 685, Q 340, 341, 342, 343 og S 723, 727, 730, 737.

Diesel-elektrisk lokomotiv Mz 1408 er midlertidigt overflyttet fra 1. til 2. distrikt (»skolekørsel«) og Mx 1022 er overflyttet fra 2. til 1. distrikt (sidstnævnte atter flyttet til 2. distrikt i august).

Elektrisk motorvogn Mm 742 og styrevognene Fs 905, 911 og 974 er udrangeret.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 1 stk. personvogn (2. klasse), litra B nr. 20–84 144 (stationeret i 2. distrikt), 8 stk. personvogne (2. klasse og rejsegodsafdeling), litra BD nr. 82–84 010–82–84 017 (»ulige« numre stationeret i 1. distrikt – »lige« numre stationeret i 2. distrikt) samt 24 stk. åbne bogiegodsvogne (flade med nedklappelige støtter og endevægge), litra Rs nr. 390 0 013 – 390 0 036. Fra »Centralværksted København« er leveret 2 stk. personvogne (2. klasse-styrevogn), litra Bhs nr. 29–27 825 (ombygget fra Cl 1608) (stationeret i 2. distrikt) og Bhs 29–27 826 (ombygget fra Cl 1605) (stationeret i 1. distrikt). Fra »Centralværksted Århus« er leveret 3 stk. personvogne (2. klasse-liggevogn), litra Bgc nr. 59–64 000 – 59–64 002 (ombygget fra hhv. Cc 1169, 1157 og 1195) (stationeret i 1. distrikt). Fra Sverige er indkøbt (brugt) 1 stk. beholdervogn (privatejet: »Dansk Sojakagefabrik A/S«): 070 1 570. Lukket godsvogn Gklms 138 8 729 er indgået i »privatvogns-parken« (privatejet: »Indkøbsselskabet Danvin«): 022 1 010.

El-varme-udstyret i Av nr. 38–51 338 er fjernet – af den årsag er 5.–8. ciffer i den internationale numrerings ændret til »38–61«.

I forbindelse med ændring af postvognsløbene ved overgang til sommerkøreplan er DA nr. 90–28, 005,

006, Dn nr. 90–68, 214, 215 og Dm 90–68 709 overflyttet fra 1. til 2. distrikt (»værkstedssområde Århus«). Dk nr. 5905 og 5906 er til gengæld stationeret i 1. distrikt – men har stadig »værkstedssområde Århus«.

7 stk. person- og rejsegodsvogne er udrangeret: Cp 2887, 2934, 3224, 3252 – Eco 6246, 6287, 6293.

»Traktionsbilaget« (»Jernbanen«, nr. 4/67) og oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1969« (der indgår som siderne 13–15 i dette nummer af »Jernbanen«) kan à jourføres efter ovenstående.

*

Pr. 30. juni bestod vognparken af:

904 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). I april kvartal er der tilgået driften 9 vogne, og der er udrangeret 4 vogne.

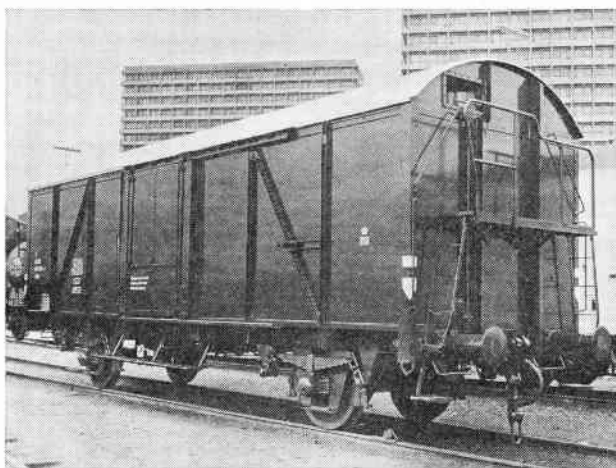
194 stk. post- og rejsegodsvogne. I april kvartal er der udrangeret 3 vogne.

6875 stk. lukkede godsvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 1 vogn – og en afgang på 76 vogne.

3459 stk. åbne godsvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 24 vogne – og en afgang på 5 vogne.

451 stk. specialvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 1 vogn: Nr. 1196 (B/2) »Transportvogn for banetjenesten« (mekanisk sporombygningsmateriel) – og en afgang på 1 vogn: Nr. 304 (B/2). Oversigten over specialvogne i bilaget til »Jernbanen«, nr. 4/67, kan rettes efter ovenstående.

3 stk. privatejede personvogne (sovevogne) samt 691 stk. privatejede godsvogne (hvoraf 1 stk. er lejet af DSB). I april kvartal er sket en tilgang på 2 vogne: 1 stk. 022 1, 1 stk. 070 1 – og en afgang på 46 vogne: 35 stk. 070 0 (tidl. ZE), 2 stk. 070 1 (tidl. ZE), 9 stk. 081 5 (tidl. ZA/ZB).



Lukket – isoleret – godsvogn, litra Iblps. »Centralværksted Århus« havde med udgangen af juni ombygget i alt 54 stk. (fra litra Gs) af den planlagte serie på i alt 100 vogne.

Foto: DSB/Maskinafdelingen.

Danske Statsbaners

person-, post-, og rejsegodsvogne 1969

PERSONVOGNE

Bogstav- litra	Ciffer- litra	Pladser pr. vogn		1. distrikts beholdning		2. distrikts beholdning		Litraet i alt
		1. kl.	2. kl.	VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal	
S	89-51	1)	—	001	1			1
A	18-84	48	—	001, 003, 005, 007, 009, 011, 013	7	000, 002, 004, 006, 008, 010, 012, 014	8	15
AB	39-80	24	40					
AC	17-21	42	—	011-016, 024-036, 071, 072	21	017-023	7	
AC	17-61	42	—	046-052	7	037-045	9	44
AD/	17-61	42	—	185, 187, 189	3			3
AY	38-61	18	40	186, 188, 190				
AL	17-61	56	—	341-350	10			10
ARM	—	18	31			149	1	1
AV	38-21	18	42	257, 258, 260	3			
AV	38-21	18	40			264-272	9	
AV	38-51	18	40	321-326, 328, 330-332, 334-340	17			
AV	38-61	18	40	279-288, 327, 329, 333	13	273-278, 289-301, 303-312	29	71
AVL	38-21	18	40			261-263	3	
AVL	38-61	18	40	244-247	4	241-243, 248-255, 302	12	19
AX	38-21	12	48			391-398	8	8
B	20-80	—	80	300-319	20			
B	20-84	—	80	010-025, 027, 029, 031, 033, 035, 037, 039, 041, 043, 045, 047, 049, 051, 053, 055, 057, 059, 061, 063, 075, 077, 079, 081, 083, 085, 087, 089, 091, 093, 095, 097, 099, 101, 103, 105, 107, 109, 111, 113, 125, 127, 129, 131, 133, 135, 137, 139, 141, 143	65	000-009, 026, 028, 030, 032, 034, 036, 038, 040, 042, 044, 046, 048, 050, 052, 054, 056, 058, 060, 062, 064-074, 076, 078, 080, 082, 084, 086, 088, 090, 092, 094, 096, 098, 100, 102, 104, 106, 108, 110, 112, 114-124, 126, 128, 130, 132, 134, 136, 138, 140, 142	79	164
BD	82-84	—	48	001, 003, 005, 007, 009	5	000, 002, 004, 006, 008	5	10
Bgc	59-64	—	45					
BHL	29-25	—	71			400-404	5	5
BHS	29-27	—	73	820, 822, 824	3	821, 323	2	5
BL	27-65	—	60	321-330	10	331-340	10	20
BU	89-25	—	2)	700, 702-704	4	701	1	5
CAE	82-24	—	44	259, 260, 264-271, 275, 276	12	261-263, 272-274, 277-280	10	22
CAR	85-24	—	16			281-290	10	10
CB	29-24	—	72			301-308	8	8
CC	29-52	—	72			181, 182, 184	3	
CC	29-63	—	72	059-078, 111-129, 149-153, 164-174, 185-199	70	049-058, 079-098, 109, 110, 130-144, 154-163, 175-178, 180, 183	63	136
CCL	29-63	—	72	145-148	4			4
CD	29-64	—	68	201-203, 211, 212	5	204-210	7	12
CL *)	29-25	—	87	531-537, 539-543, 545-571, 573-589, 591-600, 603-605, 607-621	84	501-516, 518, 520-523, 526-530, 622-631	36	
CLE	82-25	—	61	674-694	21	670-673, 695-699	9	30
CLL	29-26	—	87	481-500, 632-638	27	476-480	5	32
CLS	29-27	—	87	701-712	12	713-718	6	18

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

1) Kongevogn.

2) Udflugtsvogn(e).

Bogstav- litra	Ciffer- litra	Pladser pr. vogn		1. distrikts beholdning		2. distrikts beholdning		
		1. kl.	2. kl.	VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal	Litraet i alt
CMR	—	—	2)	2763	1	2119, 2121	2	2
CO §)	—	—	3)			2702	1	2
CP	—	—	74			2801, 2802, 2803, 2806, 2807, 2828, 2829, 2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2839, 2844, 2845, 2846, 2848, 2850, 2851, 2852, 2853, 2854, 2855, 2858, 2859, 2863, 2864, 2867, 2870, 2871, 2872, 2875, 2876, 2878, 2884, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2895, 2897, 2899, 2901, 2905, 2906, 2911, 3201, 3202, 3203, 3205, 3206, 3207, 3208, 3209, 3210, 3211, 3212, 3213, 3214, 3216, 3217, 3218, 3219, 3220, 3221, 3222, 3223, 3224, 3225, 3226, 3230, 3231, 3232, 3234, 3236, 3237, 3238, 3240, 3242, 3244, 3245, 3248, 3249, 3250, 3252, 3253, 3257, 3258, 3301	95	
CP	—	—	68			2814, 2815, 2818, 2820, 2930	5	
CP	—	—	64			2912, 2913	2	
CP	—	—	69			2917, 2918	2	
CP	—	—	58			2920	1	
CP	—	—	70			2921, 2922, 2927, 2929	4	
CP	—	—	67			2934	1	
CP §)	—	—	3)	2910	1			111
CPL	—	—	74			3241, 3247, 3251, 3254, 3255	5	5
CPS	—	—	70	3602	1	3228, 3229, 3235, 3239	4	4
CRS	—	—	4)					
CRS	—	—	76			3678	1	2
I alt					431		468	899

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

2) Udflugtsvogne.

3) Udstillingsvogn.

4) Særligt formål (styrevognsforsøg).

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


DSB
51 86 39-80 018-5

AB

Ciffer 1 og 2 = regime nr.: 50 = vogne til indenlandsk brug;
51 = RIC-mærkede vogne.

Ciffer 3 og 4 = styrelses nr.: 86 = DSB.

Ciffer 5 og 6 = vogntype; **ciffer 7 og 8** = maks. hastighed og
varmesystem: Kolonnerne »Cifferlitra« i oversigten.

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

Ciffer 12 = kontrolciffer.

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

POSTVOGNE (POST- OG REJSEGODSVOGNE) **)

			1. distrikts beholdning		2. distrikts beholdning		
Bogstav-litra	Ciffer-litra		VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal	Litraet i alt
DA	90-28		001-006	6	007-024	18	24
DB	90-28		101-105	5			
DB	90-68				106-110	5	10
DC §§)	91-28		139-147	9	148-150	3	12
DD	90-68		201-215	15	216-221	6	21
DH	—				5302, 5307, 5308, 5316, 5317	5	5
DK §)	—		5907, 5908, 5909, 5910	4	5901, 5902, 5903, 5904, 5905, 5906, 5911, 5912, 5913, 5914, 5915, 5916, 5917, 5918, 5919, 5920, 5921	17	21
DM	90-68		701-709	9	710-713	4	13
P	90-84		800-811	12	812-814	3	15

REJSEGODSVOGNE **)

DEA	92-68				001-032	32	32
ECO	—		6280	1	6206, 6211, 6212, 6226, 6231, 6234, 6235, 6238, 6239, 6242, 6245, 6246, 6254, 6256, 6259, 6265, 6267, 6281, 6283, 6284, 6285, 6286, 6287, 6288, 6291, 6293, 6295, 6297, 6299, 6300, 6302, 6304, 6308, 6310	34	35
EH	—				6600, 6761, 6762, 6765, 6777, 6793, 6863, 6866, 6872	9	9
I alt				61		136	197

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

§§) Vogne af dette litra stationeret i 2. distrikt har »Værkstedsområde København«.

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

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

Følgende vogne er RIC-mærkede (»regime 51«): Litra S, A, AB, AV 38-61, 293-297, 327, 329, 333, 38-51, 321-326, 328, 330-332, 334-340, B, BD, BU 89-25, 701, CAE 82-24, 261-263, CAR, CC 29-52, 181, 182, 184 og DEA 92-68, 001-006, 021-024.

Følgende personvogne har egenvarmeanlæg: ARM 149 og CRS 3678.

Følgende vogne har elektrisk varmeanlæg: AV 38-51, 321-326, 328, 330-332, 334-340, B 20-80, 300-319 og CC 29-52, 181, 182, 184.

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

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

Omlitreringsnøgle for DSB personvogne m. v.

Hovedlitra:

A = personvogn 1. kl.
 AB = personvogn 1. og 2. kl.
 B = personvogn 2. kl.
 BD = personvogn 2. kl. m/ rejsegodsafdeling
 BR = personvogn 2. kl. m/ restauration
 D = rejsegodsvogn
 DP = rejsegodsvogn m/ postafdeling
 P = postvogn

Underlitra (med særlig betydning):

c = m/ liggepladser
 h = m/ harmonikaovergang
 l = m/ A+B+C styreledninger
 o = m/ børnekupé
 s = m/ førerrum (styrevogn)

NB. Underlitra – med særlig betydning – anbringes efter (eventuelle) underlitra – uden særlig betydning.

Nuv. litra	Nyt litra	
S	S	
A	A	
Ad	Ac	
Ac	Ah	
Al	Ak	1)
AB	AB	
Av	ABh	38–21, 257, 258, 260 / 38–61, 273–285, 287–292
Av(L)	ABhl	38–21, 261–272 2)
Av(L)	ABv	38–61, 241–255, 286, 293–312, 321–340 3)
Ax	ABxh	
Ay	ABy	
B	B	
BL	Bf	
Cc	Bg	29–63, 049–098, 149–156, 158–168, 170–178, 180–194, 196–199 4)
(Cc)	Bgc	
Cc	Bgh	29–63, 109–144
CCL	Bghl	29–63, 145–148
Cd	Bgo	29–64, 208–210 5)
Cd	Bgoh	29–64, 201–207, 211, 212
BHL	Bhl	
BHS	Bhs	
Cb	Bjh	
Bu	Bu	
BD	BD	
CAE	BDh	
CAR	BRh	
(DA)	Da	6)
DEA	De	
Dc	DP	
P	P	
DA	Pa	
DB	Pb	
DD	Pf	
DK	Pk	
DM	Pm	

KUN FOR
DJK-MEDLEMMER

1) Nyt litra benyttes kun, såfremt planlagt modernisering gennemføres.

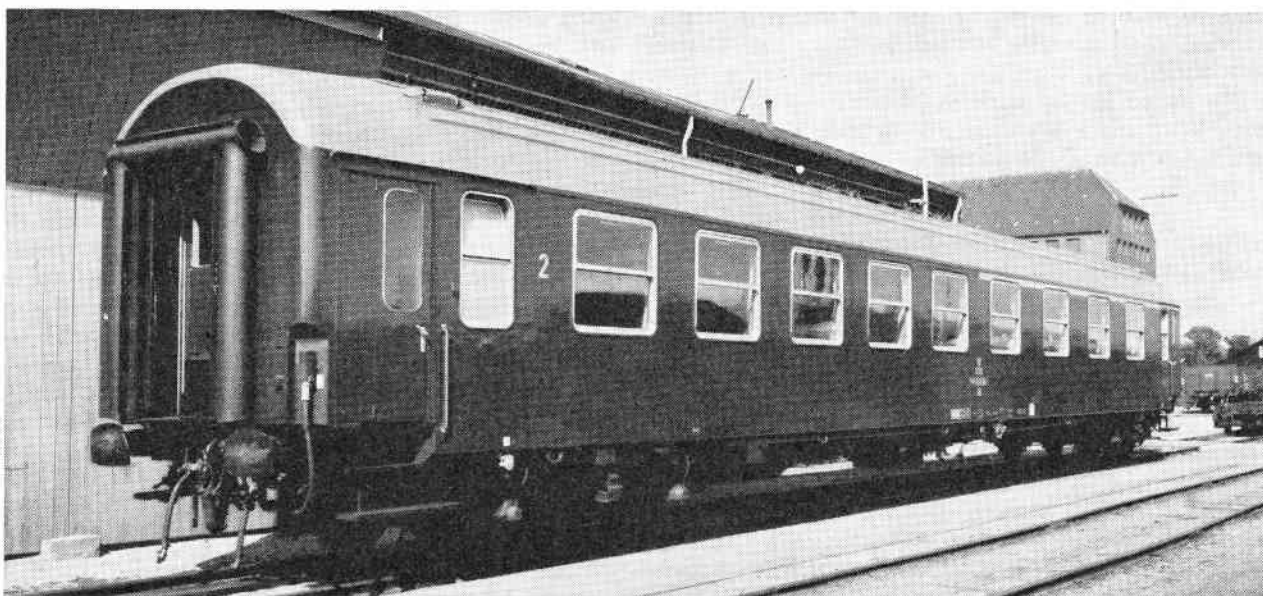
2) 38–21, 264–272 omlitreres i forbindelse med montering af A+B+C styreledninger.

3) Omlitrering sker i forbindelse med vognenes modernisering.

4) 29–63, 049–098, 180–189 omlitreres i forbindelse med vognenes modernisering.

5) Vognene litreres Bgoh, indtil modernisering finder sted.

6) Omlitrering sker i forbindelse med vognenes ombygning fra postvogne (90–28, 016–024) til rejsegodsvogne.



Personvogn, litra AB nr. 39-80 000 (1./2. klasse) – den første af serie på tyve vogne – fortrinsvis til brug i udenlandsløb (el-varme).
Foto: Danske Statsbaner.

Leverancen af »1. serie« af Mz-lokomotiver er nu afsluttet, og én af maskinerne er sendt til 2. distrikt (se ovenfor) til brug for indøvelse af lokomotivpersonalet. De første lokomotiver af »2. serie« forventes afleveret kort før årsskiftet. Derefter afvikles leverancen med et-to diesellokomotiver om måneden til brug vest for Storebælt, således at man her ved køreplansskiftet 31. maj 1970 skulle have ca. en halv snes maskiner til rådighed. Med leveringen af disse nye diesellokomotiver afskaffes også damptrækraften i 2. distrikt. **Der er derfor ingen grund til tøven hos de fotointeresserede jernbancentusiaster.**

Indsættelsen af Mz-lokomotiverne i trafikken på Fyn og Jylland betyder for persontrafikken en væsentlig afkortning af rejsetiden. For »Nordpilen« mellem Frederikshavn og Padborg således en afkortning med ca. 40 minutter og for en række andre eksprestog med 20-30 minutter. Samtidig får de nye Mz-diesellokomotiver betydning for godstrafikken, idet de kan klare en belastning på i alt 1600 tons mod hidtil ca. 1200 tons som det maksimale for godstog og så endda præstere samme fart. Der arbejdes med en række planer om yderligere forbedring af godstrafikken gennem landet således bl. a. specielle, meget hurtige godstog mellem store byer uden stop undervejs f. eks. mellem København – Århus og København – Esbjerg.

Et særligt udvalg er nedsat for at undersøge mulighederne for knudepunktstrafik, dvs. at godstrafikken i videst muligt omfang koncentrerer på få store regionalterminaler, hvorfra godset så køres ud til modtagerne med lastbiler.

Hos »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er bestilt yderligere 24 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS nr. 7735/7235 – 7758/7258. De nye tog vil blive leveret med to 2-vognstog om måneden gennem hele 1971, således at de er klar til brug på Køgebugtbanen, når banen indvies ved sommerkøreplansskiftet i 1972.

Ved at sætte disse 24 togsæt i rationel serieproduktion som en fortsættelse af arbejdet med bygningen af S-tog til den københavnske nærtrafik i øvrigt er det lykkedes at undgå de stadige prisstigninger, som ellers uvægerligt ville være løbet på. De første af de nye højrode S-tog til den københavnske nærtrafik blev bestilt i 1965 og kostede da ca. 1,5 mill. kr.

stykket, medens prisen for de nu bestilte tog til Køgebugtbanen bliver ca. 1,6 mill. kr. stykket. Der er således opnået ganske væsentlige besparelser i forhold til de i øvrigt indtrufne prisstigninger.

Hos »Vognfabrikken Scandia A/S« er bestilt 100 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis nr. 211 5 000 – 211 5 099. Vognene, der er specielt egnede til transport af pallegods og almindeligt stykgods, anskaffes som led i statsbanernes bestræbelser for at rationalisere og effektivisere godstransporterne, idet de er konstrueret for anvendelse af mekanisk lossegrej. Sidevæggene, der er lavet af aluminium, skydes til side, og man kan derefter fylde eller tømme vognene ved hjælp af gaffeltrucks, således at dette arbejde kan udføres betydeligt hurtigere, end det er muligt med konventionelle godsvogne.

Vognene er teknisk set en videreudvikling af vogne, DSB allerede har i brug, litra His, men har en større bundflade og lastrumskubik. Der er i vognenes konstruktion taget hensyn til anbringelse af en godsbeskyttelsesanordning, som for tiden prøves på nogle af statsbanernes lukkede godsvogne. De nye specialvogne bygges på licens fra »Rheinstahl Siegener Eisenbahnbedarf« i Vesttyskland og efter internationale forskrifter for kørsel i udlandet. Vognene vil kunne indsættes i tog, som kører med en hastighed af indtil 100 km i timen (S-mærket).

Hoveddata for de nye godsvogne, litra Hbis:

Længde over puffere	14,02 m
Akselafstand	8,0 m
Gulvhøjde over skinne	1,2 m
Ladelængde	12,744 m
Ladebredde (største)	2,67 m
Ladeplade	ca. 33 m ²
Ladehøjde (vognmidte)	2,65 m
Ladehøjde (vognside)	2,07 m
Laderumfang	ca. 85 m ³
Egenvægt	13,55 tons
Største last	26 tons
S-last	22 tons

»Vognfabrikken Scandia A/S« afleverede de to sidste BD-vogne (af den oprindelige bestilling på tyve vogne) i begyn-

delsen af juli – og fortsætter derefter med levering af kombinerede 1./2. klasse vogne, litra AB. Den første vogn i denne serie, litra AB nr. 39-80 000 afleveredes den 16. juli. AB-vognen er en standardpersonvogn, bygget efter UIC-forskrifter (type Y), med el-varme og vil i første række blive anvendt i internationale løb. Derfor stationeres samtlige tyve vogne i 1. distrikt. 2. distrikt modtager i stedet 10 stk. Av-vogne (nr. 38-61 331 – 38-61 340) af 1. distrikts beholdning, i øvrigt vogne, der i øjeblikket er i »Centralværksted Århus« for modernisering. (»Moderniseringsprogrammets 3. serie«).

Styreledninger, brummerledninger og – tryk fjernes fra en hel del vogne i den kommende tid. A + B styreledninger m.v. fjernes fra samtlige vogne, der er udstyret med sådanne (jvf. oversigten på side 15) med undtagelse af litra S (Kongevognen). A + B + C styreledninger m.v. fjernes bl. a. fra AvL-vognene 38-61, 241-255, 302. Udrustningen overflyttes derefter til vogne af litra Av nr. 38-21, 264-272. Man opnår her ved kun at have styreledningsudrustning på vogne med harmonikaovergang, idet sådanne vogne fremtidig fortrinsvis skal anvendes i Mo-fremførte tog, medens vogne med gummivulstovergang tilsvarende fortrinsvis skal benyttes i lokomotivfremførte tog.

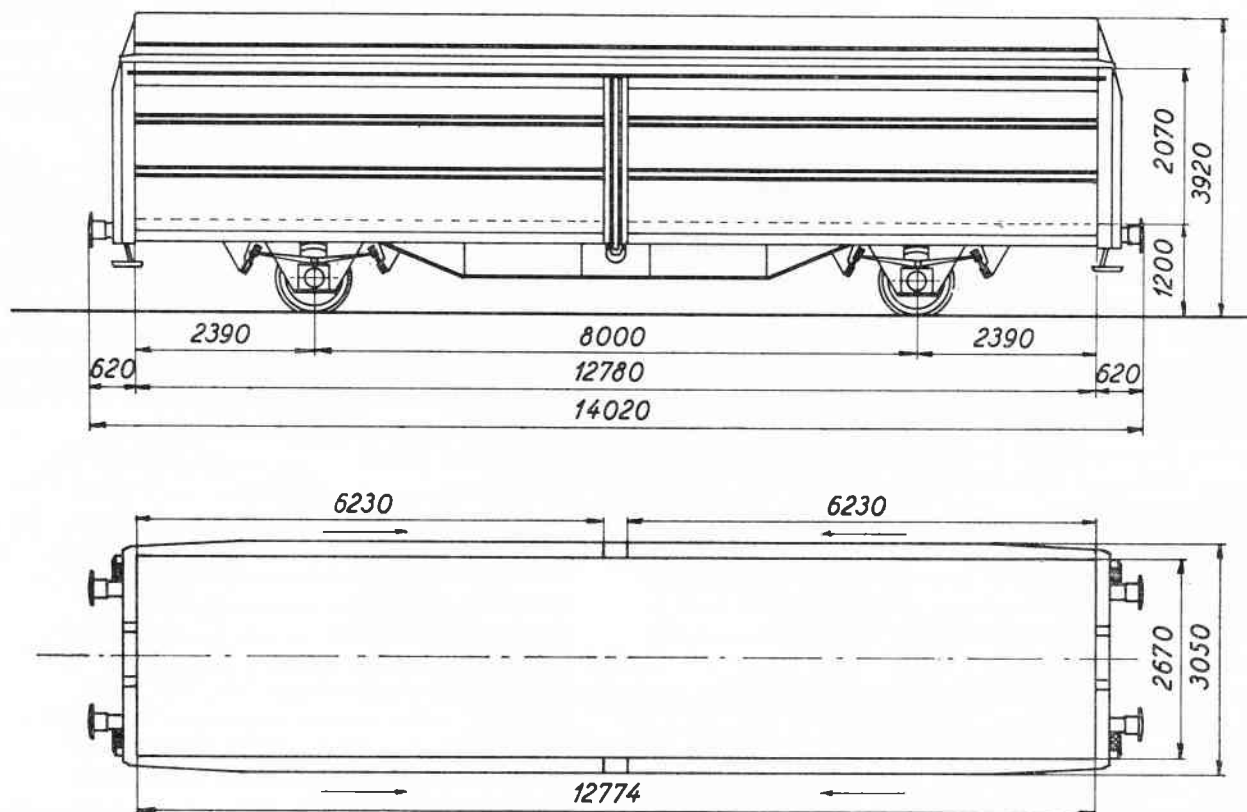
Ved indførelsen af international litrering (cifflitrering) efter UIC-retningslinier i 1966 veg statsbanerne tilbage fra at ændre de nationale bogstavlitra, bl. a. af hensyn til personalet, kostbar ændring af instruktionsstoffet samt forholdet, at benyttelse af ensartede internationale bogstavlitra på personvognsmateriellet – i modsætning til godsvogne – ikke blev gjort obligatorisk. Den gennemgribende modernisering af personvogne (se »Jernbanen«, nr. 6/68, side 10-15) har imidlertid medført, at der inden for samme litra forekommer forskelligt udstyrede vogne, samtidig med at de ældre nationale litra

virker ulogiske sammenholdt med de internationale bogstavlitra, der benyttes på de senest anskaffede standardpersonvogne.

Samtlige person-, post- og rejsegodsvogne med stålvognkasse (dog ikke vogne af litra CL (med eller uden underlitra)) samt postpakvogne, litra Dk vil i den kommende tid få påmalet nyt bogstavlitra som anført i oversigten på side 16. Man er gået ud fra følgende retningslinier: Som hovedlitra anvendes de bogstaver, der benyttes i de europæiske jernbaneforvaltningers telegramudveksling; som underlitra anvendes bogstaver, der er tillagt en *særlig betydning* i trafikal henseende – eller/og er *uden* særlig betydning men adskiller vognene i konstruktionsmæssig henseende. Man har tilstræbt kun at give ét bogstav én betydning, det være sig anvendt som hovedlitra eller underlitra (dog ikke konsekvent gennemført, jvf. postvognene), og man har opnået at få angivet, hvilke vogne, der er udstyret med gummivulst hhv. harmonika (desværre heller ikke konsekvent gennemført, jvf. bl. a. litra Ad/Av) ud fra de fremtidige ønsker om vognenes anvendelse i lokomotiv- hhv. Mo-fremførte tog, som omtalt i ovenstående afsnit.

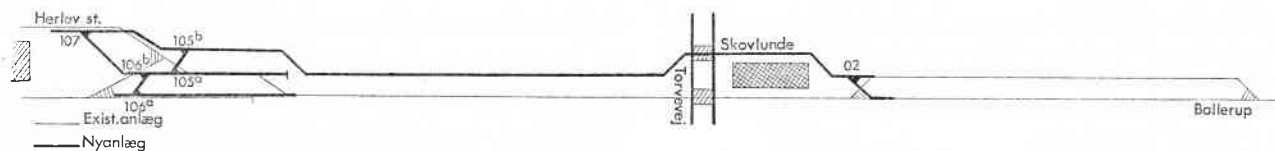
De nye bogstavlitra påmales – sammen med det nye DSB-initial – efter de retningslinier, der er anført i »Jernbanen«, nr. 4/69, side 17-18. (Den nye bogstavtype vil også blive anvendt på CL-vognene, selv om disse vognes litra ikke ændres, hvad man i øvrigt savner begrundelse for).

»Centralværksted København« skal i den nærmeste fremtid ombygge et antal overtallige postvogne til rejsegodsvogne. Det drejer sig om 7 stk. litra Da (nuv. litra) nr. 90-28 018 – 90-28 024, der får (nyt) litra Da nr. 92-28 100 – 92-28 106, samt 8 stk. litra Dk (nuv. litra) (numre ikke fastsat), der får (nyt) litra Dk nr. 6101-6108 (= vogne med trævognkasse, derfor »gammel« nummerering).



Projektskitse af lukket godsvogn (med forskydelige sidevægge og fast tag), litra Hbis.

Tegning: DSB/Maskinafdelingen.



Skematisk oversigt over strækningen Herlev-Ballerup. (Se iøvrigt tekstafsnittet). Tegning: DSB/Anlægstjenesten for nærtrafik.

Ministeriet for offentlige arbejder var det mest hjemsøgte i regeringens spareprogram, der fremlagdes i begyndelsen af juli måned. Skiftende regeringer – uanset partifarve – har altid et godt øje til statsbanerne; denne gang nedskar man bevillingerne med i alt 13 mill. kr., fordelt således: Faste nyanlæg 3 mill. kr., fornyelse af faste anlæg 3 mill. kr., rullende materiel 4 mill. kr. og Citybane-projektet 3 mill. kr.

Det ser ikke godt ud for Københavns »undergrundsbyggeri«. I finansåret 1968–69 havde statsbanerne regnet med en startbevilling på 12 mill. kr., men regeringen skar beløbet ned til 3 mill. kr. I indeværende finansår havde man ønsket 30 mill. kr., men trafikministeren fik lov at disponere over 10 mill. kr., hvilket beløb – jvf. ovenfor – »barberedes« for 3 mill. kr., således at forventningerne om 42 mill. kr. i de to første år er afløst af en realitet på 10 mill. kr.

Hvis dette sindige tempo fortsættes, tør man slet ikke tænke på, hvornår Citybanens første etape kan åbnes. Samtidig er de kalkulerede udgifter steget til et sted mellem 400 og 500 mill. kr., og med de planlagte Amager- og Frederiksberg-strækninger kommer man op på mindst en milliard.

Når DSB's teknikere således savner penge til anlægsprogrammet, haster det naturligvis ikke med at fremskynde arbejdet. Ekspropriationen af Københavns undergrund er eksempelvis udskudt til september måned. Om man så kommer i gang afhænger af, om der kan tillades »forsku« på næste års bevilling, hvis størrelse endnu ikke kendes.

I det nu indledte finansår investeres ca. 35 mill. kr. (med forbehold) i de københavnske S-baner mod ca. 24 mill. kr. i finansåret 1968–69. En del af pengene anvendes til etableringen af et 2. spor på strækningen Herlev-Skovlunde. Der er her udført visse ændringer af sporene i Herlev stations vestlige ende, anlagt nyt venstre spor i km 12,6–15,2 inkl. midlertidigt sporskifte 02 på Skovlunde station, nyt søndre broanlæg for underføring af Skovlunde Torvevej, tilhørende køreledningsanlæg, således at sporskiftet 02 kan tilsluttes natten mellem den 23./24. august og trafikken omlægges til det nye venstre spor. Driften fortsætter således på enkeltspor, medens det gamle hovedspor optages og nyt højre spor etableres (man opnår herved »arbejdshfred« i alle døgnets timer), det eksisterende nordlige underføringsanlæg for Skovlunde Torvevej nedbrydes og et nyt opføres (færdigt forår 1970) og et nyt midtliggende vendespor anlægges på Herlev station. Side-løbende med forannævnte anlæg etableres automatisk linieblokanlæg på hele strækningen mellem Vanløse og Ballerup, inkl. nyt sikringsanlæg for Herlev station. I foråret 1971 tilsluttes forbindelserne til det nyanlagte nordlige hovedspor (det midlertidige sporskifte 02 optages), og trafikken kan derefter afvikles på dobbeltspor. (Se i øvrigt ovenstående skitse).

På Køgebugtbanen udføres for tiden en række store bro- og jordarbejder. Ud på efteråret begynder man de omfattende arbejder med opsætning af køreledninger.

Arbejdet med bygningen af den nye forbindelsesbane mellem Nørrebro og Svanemøllen af hensyn til den elektrificerede Hareskovbanes indføring til Københavns Hovedbanegård vil

tillige med visse arbejder på Hareskovbanen blive forberedt i dette finansår, hvorefter de egentlige anlægsarbejder kommer i gang næste år. Bygningen af den nye forbindelsesbane koordineres med udbygningen af Lyngbyvejen til motorvej.

Statsbanerne har nu ryddet grunden i Vasbygade i Københavns Sydhavn, hvor den nye store containerterminal skal placeres, og man begynder derefter med de første licitationer over udstyr og anlægsarbejder. Hele anlægget er beregnet at ville koste ca. 5 millioner kroner og skal stå færdigt 1. juni 1970. Man vil dog forsøge at forcere arbejdet så meget, at anlægget kan tages i brug allerede omkring 1. marts, da statsbanernes containertrafik er stærkt stigende, og man derfor har hårdt brug for det nye anlæg til at ekspedere de mange containere.

Med ét arbejds-skift vil containerterminalen kunne ekspedere 80–100 containere om dagen, men ved indsættelse af flere skift og yderligere materiel vil der være mulighed for en betydelig kapacitetsforøgelse.

Containerterminalen udstyres med en netop bestilt portalkran med 35 tons løfteevne og 22,5 meter spændvidde. Kran-sporet på selve terminalen får en samlet længde på ca. 300 meter. Dertil kommer opmarchplads for lastbiler, henstillingsplads for ventende containere og parkeringsplads, således at terminalen i alt kommer til at spænde over godt halvanden hektar.

★

Udbygningen af de fjernstyrede strækninger fortsætter. Alle-rede i midten af næste måned går man over til at fjernstyre hele strækningen mellem Kalundborg og Holbæk fra fjernstyringscentralen i Kalundborg. Under arbejdet med etablering af sidste del af denne fjernstyring er et nyt relæsikringsanlæg for Regstrup ibrugtaget den 22. maj. (Knabstrup nedlagdes som togfølgestation den 11. juli og er nu nedsat til trinbræt).

Sidst på året bliver man færdig med moderniseringen af den sønderjyske længdebane – et arbejde som har stået på i en årrække. Der bliver for tiden bygget en krydsningsstation mellem Tinglev og Padborg. Den nye station, der får navnet Vejlbæk, er ikke indrettet med henblik på ekspedition af rejsende og gods. Den nye krydsningsstation og lignende anlæg, der allerede er bygget, giver stort set den enkeltsporede sønderjyske længdebane samme kapacitet som en dobbeltsporet bane. Blandt de afsluttende arbejder i forbindelse med moderniseringen af den sønderjyske længdebane indgår også nedlæggelsen af stationen i Fårhus. Omkring juletid går man over til fjernstyring mellem Tinglev og Padborg, og derefter fjernstyres hele strækningen gennem Sønderjylland (Lunderskov-Padborg) fra fjernstyringscentralen i Vojens.

Strækningen Vejle H.-Jelling indkoblede i FC Herning den 24. april – forinden var nyt relæsikringsanlæg for Grejsdal blevet ibrugtaget den 16. april. Arbejderne med etablering af fjernstyring på den sidste del af den jyske diagonalbane

(Vildbjerg-Holstebro) fortsætter. Også på strækningen Struer-Langå fortsætter forberedelserne af overgang til fjernstyring (med fjernstyringscentral beliggende i Viborg), idet nye relæsikringsanlæg blev taget i brug i Rønbjerg den 16. maj – og i Vinderup den 18. juni.

På Ringkøbing station blev et nyt relæsikringsanlæg ibrugtaget den 15. april.

★

Ved køreplansskiftet den 1. juni nedlagdes Andst station – og trinbrætterne: Alling, Dejbjerg, Gødstrup, Hampen, Hjortshøj (dog stadig S), Hjøllund (dog stadig S), Holsteinsborg, Hvorupgård, Kirkeby, Kisserup, Løgten (dog stadig S), Risskov og Skimmede. Følgende stationer nedsattes: Glejbjerg S, Jejsing TS og Rønbjerg T.

Siden tilsvarende oversigt i »Jernbanen«, nr. 7-8/68, side 23, er følgende stationer nedsat: 18/11 Farre T, 1/12 Hørdum T, Sjørring TS, 1/2 Tørsbøl T, 1/3 Skibbild T, 15/3 Gadbjerg TS.

(T = trinbræt; S = offentligt sidespor).



Privatbanerne

– nyt fra privatbanerne må udskydes til næste nummer af »Jernbanen«, der så til gengæld bliver et rigtigt »privatbane-nummer« – i anledning af jubilæet.

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

Foreningsnyt

Gi' en femmer-kampagnen

Vort opråb til foreningens medlemmer og læsere af tidsskriftet – i forrige nummer af »Jernbanen« – blev ikke overhørt. Vi har modtaget ca. 1700 kroner indtil nu – og disse penge samt visse andre forhold har medført, at De nu har modtaget endnu et nummer af »Jernbanen«. Vanskelighederne er langt fra overvundet, så skulle De – selv efter skattechoket – være i stand til at betænke foreningen (og dermed »Jernbanen«) med en femmer – eller to – vil sådanne bidrag blive modtaget med glæde. Beløb kan indsættes på:

Postgirokonto 15 38 30
Dansk Jernbane-Klub,
kassereren.
Ahornvej 18.
3650 Ølstykke.

Må vi samtidig takke for de allerede indkomne bidrag – fra foreningens medlemmer – og – ikke mindst – fra en lang række medarbejdere ved stats- og privatbanerne. Det har glædet os meget at se, at man på en lang række stationer har foranstaltet kollektive indsamlinger. Vi opfatter det som et tegn på, at »Jernbanen« er velkommen læsning også udenfor foreningens kreds.

Endnu engang tak!

Bestyrelsen.

Referat af foreningens ordinære generalforsamling

Til Dansk Jernbane-Klubs ordinære generalforsamling, der afholdtes søndag den 20. april i »Domus Technica«, var mødt 114 medlemmer.

Foreningens næstformand, konsulent E. B. Jonsen bød velkommen, og til dirigent valgtes byretsdommer Jul. Paulsen.

Dirigenten konstaterede generalforsamlingens lovlighed og gav herefter ordet til formanden for aflæggelse af beretning.

Formanden, *politiadvokat Birger Wilcke* omtalte i sin beretning bl. a. foreningens nye love, der er blevet til efter forslag fra medlemmer i Jylland og på Fyn. Det nævntes, at medlemstallet pr. 31. december var 1065. Endvidere gennemgik formanden de afholdte udflugter og møder og redegjorde for den kommende sæson. Der var fra de nedlagte privatbaner i Nordjylland indkøbt en del jernbanemateriel til brug i Maribo og Mariager, og formanden meddelte endnu engang, at der nu ikke var mere materiel af interesse, da alle privatbaner har moderniseret. Man ville dog forsøge at erhverve et af sadeltanklokomotiverne fra Østre Gasværk og det to-koblede »Orenstein«-lokomotiv tidligere Valby Gasværk. Også foreningstidsskriftet »Jernbanen«, oprettelsen af et arkiv og det forestående privatbane-jubilæum i november nævntes i formandens beretning, der sluttede med en tak til medlemmerne for deltagelse i årets arrangementer og en tak til de aktivt arbejdende medlemmer for veludført arbejde.

Formandens beretning suppleredes af *maskinmester O. J. Koch*, der fortalte om arbejdet med vedligeholdelse af Museumstogets jernbanemateriel i Maribo. *Overtrafikassistent B. Sundahl* fortalte om arbejdet ved og planerne for Mariager-Handest Veteranjernbane. Til slut fortalte »Jernbanen«s redaktør om de vanskeligheder, der i årets løb havde været med at få udsendt »Jernbanen«.

Til formandens beretning med supplementer havde kun få bemærkninger at gøre, hvorefter beretningen kunne godkendes. Det fremlagte regnskab godkendtes uden kommentarer. Til punktet »valg af medlemmer til bestyrelse m.v.« var der ikke indkommet andre forslag end bestyrelsens, således at de hidtidige medlemmer kunne genvælges uden afstemning. Der var ikke indkommet forslag til generalforsamlingens næste punkt.

Under »eventuelt« fik bl. a. *ingeniør Otto Lindstrøm* ordet, han gik ind for en forhøjelse af foreningens kontingent med 10 kroner årligt, et beløb, der, alle prisstigninger taget i betragtning, efter hans mening, ikke var urimeligt. En vejledende afstem-

ning om kontingentforhøjelse gav det resultat, at der var overvejende stemning for en forhøjelse. En kontingentforhøjelse kunne dog ikke godkendes (jvf. lovenes § 3, stk. 4). Efter et af flere fremsat forslag blev der nedsat et særligt museumsudvalg bestående af bl. a. grosserer P. Yhmann og ingeniør O. Lindstrøm.

Formanden afsluttede generalforsamlingen med at takke dirigenten for hans udmærkede ledelse af generalforsamlingen.

★

Forud for generalforsamlingen var der lørdag aften afholdt et »samarbejdsudvalgsmøde«, hvor repræsentanter for den jyske og den fynske afdeling, for MHVJ og Museumstoget samt for arbejdsholdene og LJ mødtes med bestyrelsen til drøftelse af de løbende sager m.v.

På dette møde besluttedes det bl. a. at udskyde eftersynet af den indkøbte OHJ K 564, idet der venter et stort arbejde med denne maskine. I stedet vil LJ 19 blive hovedrepareret i den kommende tid, således at den – en rigtig privatbanemaskine – kan være i helt fin stand til privatbanejubilæet i Maribo.

Samarbejdsudvalgsmøder af denne art vil være af stor værdi for foreningsarbejdet i de kommende år.

Referat ved Poul Skebye Rasmussen.

Nu også en forening for jernbaneinteresserede i Norge

»Norsk Jernbaneklubb« blev stiftet på en konstituerende generalforsamling i Oslo, den 22. maj 1969.

Norsk Jernbaneklubb's målsætning (formålsparagraffen) er identisk med DJK's og SJK's, så der er al god grund til at byde vore norske venner velkommen i »den nordiske kreds«.

Årskontingentet er n.kr. 25,-, men interesserede bør i første omgang skrive til: *Norsk Jernbaneklubb, Postboks 1482, Vika, Oslo 1, Norge* – for nærmere oplysninger.

EBJ.

DJK atter indmeldt i DMJU

Foreningens bestyrelse har besluttet – med virkning fra den 1. juli 1969 – atter kollektivt at indmelde Dansk Jernbane-Klub i »Dansk Modeljernbane Union«.

DMJU er – under den ny formand, Kaj Juul-Pedersens dynamiske ledelse – »blusset op til nyt liv« og har påtaget sig hvervet som vært for »MOROP-kongressen 1970«, der vil blive afholdt i København. Foreningens medlemskab medfører, at foreningens medlemmer vil få lejlighed til at deltage i de arrangementer (udflugter m.v.), der afholdes i forbindelse med kongressen i dagene 5/8 til 7/8 1970. (Kørsel med DJK's K-maskine til Fakse Ladeplads er planlagt – det fuldstændige program vil foreligge på et senere tidspunkt i år og vil blive offentliggjort her i tidsskriftet).

MOROP-kongressen afholdes i år i Stuttgart (i dagene 14/9–20/9), og der vil – ved hurtig henvendelse til: »Dansk

Modeljernbane Union«, formanden, Ellehøjvej 9, 2800 Lyngby, for rekvisition af program og tilmeldelsesformular – endnu være mulighed for deltagelse, idet tilmeldingsfristen først slutter den 31. august.

B.W./EBJ.



Afholdte udflugter

Søndag den 11. maj aflagde foreningen besøg i en – turmæssigt set – hidtil overset del af landet, Sønderjylland. 175 medlemmer mødtes i Fredericia ved 11-tiden. »Vort tog« var op-rangeret af tre CP-vogne og en Eco-vogn og blev på den første del af turen kørt af en »diesel-veteran«, nemlig Mv (tidl. Mv) 1101. Vejret, der havde set truende ud i morgentimerne, udviklede sig i gunstig retning, og efter at have taget endnu nogle deltagere op i Kolding, ankom vi til Vojens, hvor vi blev modtaget med en venlig højttaler-hilsen og indbydelse til at se FC-centralen. Ligeså megen venlighed blev os til del i Rødekro, hvor stationsforstanderen holdt en hel tale for os over højttaleranlægget – og stationen holdt åbent hus – vi kunne færdes overalt (»standeren«s lejlighed dog undtaget) på denne nydelige nye station.

Det store øjeblik indtraf i Tinglev, hvor R 963 overtog stammen, da knipsede apparaterne for alvor – mon vore film-leverandører egentlig ved, hvilke storforbrugere, vi er. Turen til Sønderborg kørtes uden stop – med undtagelse af en krydsning i Kliplev. I Sønderborg havde man alt parat til omran-gering af loko og stamme. Jeg har aldrig set magen til vel-smurt rangering. De to mand og Köf-traktoren klarede op-gaven perfekt – der var nemlig særdeles mange tog på stationen i det tidsrum vi hjemsøgte den – men det kunne altså lade sig gøre.

Den egentlige foto-kørsel (eller arbejdstogkørsel, hed det vist, inden DJK blev stiftet) tog derefter sin begyndelse – og lokoføreren blev bedre og bedre fra stop til stop – det er nu heller ikke let for en dygtig lokofører at fatte, at her gælder det modsatte, hvad han altid har lært, at »ryge« så lidt som muligt. Personlig fik jeg mange gode billeder i »kassen« – efter deltagernes ansigtsudtryk at dømme, var der vist almindelig tilfredshed over hele linien.

Fra Tinglev til Fredericia fik R 963 lov til at vise, hvad den duede til, og det gjorde den. Jeg skal sent glemme ansigts-udtrykket på »Kongeåen's fører, da det gik op for ham, at vi fik afgang fra spor 3 – før han i spor 2 – og med et knald accelererede ud fra Kolding station.

Det eneste tragiske ved disse uflugter med damp er, at man hver gang ved, at det var sidste gang – eller næstsidste gang. Denne udflugt hører til de, man husker. Min tak til alle implicerede – og en særlig tak til de flinke DSB-folk i Vojens, Rødekro og Sønderborg.

Sjællænderen.

★

– og så prøver vi noget helt nyt, vi lader en svensker gæste-anmelde vor udflugt på OHJ den 1. juni (161 deltagere). Anmeldelsen er hentet fra det skånske jernbaneblad »Ång-hwissan« – uden tilladelse. Læg mærke til den elegante finte med hensyn til vor frokost og tiden, der går dermed.



Trækkraftparade på Sønderborg H. Fra venstre mod højre: R 963, MV 1101, MO 1836 og MA 463 – men så var der heller ikke plads til flere tog! (DJK's udflugt 11/5 1969). Foto: Gunner W. Christensen.

Förra året köpte Odsherreds Jernbane på Sjælland ångloket DF 130 från Trolldhede-Kolding-Vejen Jernbane, vilken nedlades 31/3 1968. Loket har under vintern reviderats och togs i drift före påsk. Söndagen 1/6 passade DJK på att ordna en utfärd efter loket, som nu heter OHJ 38, Holbæk-Nykøbing Sj. och åter. Före avfärden från Holbæk var det tillfälle att studera rullande materiel i verkstaden i Holbæk. OHJ har köpt en del materiel från de i vår nedlagda Ålborg-banorna, och vi såg loken FFJ ML 1209 och 1216 och rälsbussarna AHB Sm 13 och FFJ Sp 13. Ångloket D 857 (fd DSB) stod avställt på bangården. Resan gick på vanligt DJK-vis: Tåta fotokörningar dirigerade med megafon, gott om tid till gemensam stadig frukost på en kro vid målet och fritt strövande på bangården. Banans trafikchef berättade mycket och länge om allt möjligt, bl. a. att man tänker köpa 2 Bo 6, hellst med Hedinboggier, från SJ och inreda dem med stolar från TGOJ motorvagnar, vilka fått ny inredning. Sedan fick intresserade åka med extra rälsbuss (fd TGOJ YBos) och titta på anläggningen av en stor vägport. I stället i Nykøbing Sj. fanns diesel-

loket OHJ 21 (Fricks 1932) och ångloket K 564, vilket ägs av DJK. Återfärden gick lite snabbare, och då lättade även det tunna molntäcket, och vi fick se en mycket fin fotokörning i låg eftermiddagssol. Det blev alltså en mycket givande utfärd, och jag tycker det var förvånande att så få skåningar kommit med. Men ett besök vid OHJ lönar sig utan tvekan även om man inte åker extra ångtåg.

FS

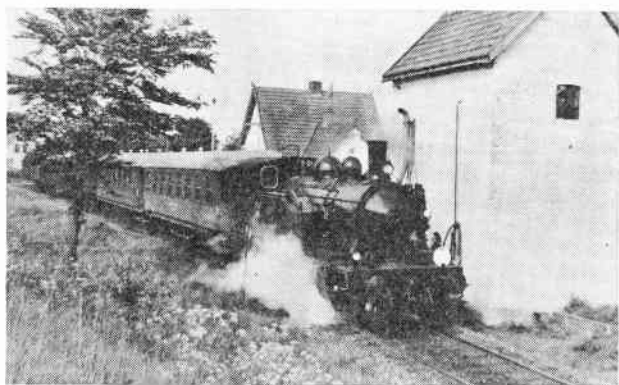
Bøger från hinsidan

Vore svenske naboer ligger som oftest »et hestehoved foran« for os, men på ét punkt har de endnu ikke halet ind på os: »Svenska Järnvägsklubben« har kun nået at udgive en trediedel af det antal bøger om jernbaner og jernbaneforhold, som vor forening har præsteret. Dette forhold bortforklarer imidlertid ikke, at de hidtil udgivne publikationer i såvel udførsels- som indholdsmæssig henseende er bemærkelsesværdige.

Svenska Järnvägsklubbens skriftserie omfatter indtil nu:

Nr. 1. Skogsbanan (Lindfors-Bosjöns Järnväg)	udsolgt
Nr. 2. Ånglok tillverkade i Sverige	udsolgt
Nr. 3. Säröbanan	kr. 12,-
Nr. 4. Laxå-Röfors Järnväg	kr. 14,-
Nr. 5. Gruvgården-Fors Järnväg	kr. 14,-
Nr. 6. Dannemora-Hargs Järnväg	kr. 27,-
Nr. 7. Svenska Lok och Motorvagnar 1/1 1969	kr. 21,-

Publikationerne nr. 3-6, der er i A-5 format, svarer i indholdsmæssig opbygning ganske til tilsvarende danske omhandlende privatbanehistorie. Nr. 7, der er i A-6 format (lige til at have i lommen), behandler et rent nutidigt forhold, idet den indeholder dels fotografier og tekniske data for de henved 140 lokomotiv- og motorvognstyper, der er i trafik ved Statens Järnvägar og svenske privatbaner, dels nummerfortegnelser med litra, fabrikant, fabriksnummer og byggeår – og eventuelt tidligere privatbanenummer. Det er derfor en udemærket



DJK's udflugtstog på OHJ (1/6 1969) fremført af nr. 38, der her ses under vandtagning i Kjelstrup.

Foto: Kjeld Rindbæk Christensen.

referencebog, man kan have stående på boghylden og samtidig en glimrende ditto, man kan have i lommen, når man er på rejse i Sverige. Den kan anbefales på det varmeste – den er så god, at bestyrelsen overvejer at udarbejde en tilsvarende publikation over danske lokomotiver og motorvogne i 1970 – og således kommer de – hinsidan til at slå os »med et hestehoved« nok en gang.

Ovennævnte publikationer kan bestilles ved at indsætte nævnte beløb – i svenske kroner – på *svensk postgirokonto 60 65 77*, adresseret: *SJK, Betällning, Box 124, S-101 21 Stockholm, Sverige*. Indbetaling kan ske på ethvert dansk postkontor – og dansk postgirokort kan benyttes – postvæsenet foretager omregningen til danske kroner.

Den svenske jernbane-entusiast Frank Stenvall, der er kendt for sine udmærkede billedårhbøger: »Bilder från Sveriges Järnvägar« – og som er udgiver af det engelsksprogede tidsskrift: »Railway Scene«, har netop udsendt en ny billedårhobog, der nu, hvor den behandler alle de fire nordiske landes jernbaner, har skiftet navn til »Nordens Järnvägar 1968«. Bogen har også skiftet format (175×245 mm) og sideantallet er på ikke mindre end 120 med 225 fotografier. Bogen giver et komplet billede af »årets gang« i Norden – set fra et jernbanemæssigt synspunkt. Der er glimrende fotografier af damploko-fremførte tog (mange fra Danmark – af kendte navne i foreningen), af udflugstog, af nyt rullende materiel (lokomotiver og vogne), af udrangeret materiel, af museumstog, af færger og m. m. Dertil kommer fortegnelser over DSB-, NSB- og VR-lokomotiver m. v. Billedårhoben er bestemt sin meget beskedne pris værd.



»Nordens Järnvägar 1968« koster *sv.kr. 15,-* (inkl. porto) og kan bestilles ved indsættelse af beløbet på *svensk postgirokonto 63 21 47*, adresseret: *Frank Stenvall, Köpenhamnsvägen 47 a, S-217 71 Malmö, Sverige*. (Vedrørende indbetaling på dansk postkontor – se ovenfor).

En anden flittig svensk skribent, Yngve Holmgren, har udsendt sin publikation nummer syv: »HNJ-Ånglok«, med andre ord, en fortegnelse over damplokomotiver, der har tilhørt en af de mest interessante privatbaner i Sverige, Halmstad-Nässjö Järnvägar.

Bogen er i den velkendte YH-stil med forord, historisk oversigt og et glimrende kort over det samlede HNJ-net. Derefter følger de tabellariske oversigter over lokomotiverne, foto-sek-

tion og bogen afsluttes med 11 tegninger af HNJ-lokomotiver. En lille »guld-grube« for interesserede.

»HNJ-Ånglok« koster *sv. kr. 11,-* (inkl. porto) og kan bestilles ved indsættelse af beløbet på *svensk postgirokonto 24 69 68*, adresseret: *Yngve Holmgrens Förlag, Hörröds Gård, S-290 30 Färlöv, Sverige*. (Vedrørende indbetaling på dansk postkontor – se ovenfor).

EBJ

Brev fra læser

Vi har modtaget:

I tilknytning til hr. Paludans læserbrev i »Jernbanen« nr. 3/69 vil jeg gerne forsøge at belyse nogle af spørgsmålene.

Danmark var før sidste krig verdens førende nation indenfor bygning og brug af diesellokomotiver. Ingen andre steder i verden kørte der så mange og så driftssikre diesellokomotiver, og kun meget få lande var i stand til at eksportere brugelige diesellokomotiver. »Frichs« fabrikker i Århus var, hvad GM er i dag.

Eksporten til Siam bestod af: 6 stk. 2-Do-2 1000 hk diesellokomotiver til persontog, 1 stk. 2-Do-Do-2 1500 hk diesellokomotiv (på det tidspunkt verdens stærkeste) og 6 stk. 5 akslede 180 hk dieselmotorvogne (noget lignende »den ledte« på HHJ). Denne ordre vakte kolossal opsigt dengang, og loko og motorvogne viste sig at være af samme solide kvalitet som de til danske privatbaner leverede. Det hele var i drift til sidst i 50-erne, det sidste, der blev udrangeret, var det store dobbelte dieselloko. Imidlertid siges det, at man ikke har ophugget noget af det, da en god buddhist ikke må ihjelslå og ødelægge noget, og dette skulle også indbefatte lokomotiver. Samtidig eksporterede »De forenede Automobilfabrikker« i Odense en hel del motorvogne til Jugoslavien, men hvor længe disse har været i drift, ved jeg ikke. Jeg har billeder af begge typer, hvis det har interesse.

De danske privatbaner fik jo en masse af de »firkantede« diesellokomotiver, og de viste sig at være meget driftssikre og kolossalt slidstærke. Mange af dem er i drift endnu, og det er ganske enestående i verden. DSB nøjedes med nogle få stykker af nogle få typer, og det er mærkeligt, at man ikke gik mere ind for disse loko. Måske skyldes det, at man havde damplokomotiver nok på det tidspunkt, eller måske var det en reel fejl disponering. Det er rigtigt, at det kunne være uhyre interessant at få oplyst, hvad der var grunden.

DSB adskilte sig dog ikke fra resten af verden (bortset fra Siam), for kun ganske få dieselloko var i drift på verdens baner før krigen. Mange motorvogne og skinnebusser kørte, men ingen dieselloko af betydning.

Imidlertid skete så det, at en vis hr. Hitler kom i vejen for udviklingen, ihvertfald af de danske dieselloko. Krig er noget ækelt noget, men det har én fordel, nemlig at det skruer udviklingen frem. Under en krig får videnskaben frit slag uanset omkostningerne, og det bevirkede, at man satte skub i udviklingen af dieselmotorer, især til undervandsbåde i de krigsførende lande. Der var ingen dieselloko af betydning i USA før efter krigen, men da stod man også med driftssikre dieselmotorer, som man havde udviklet under krigen, og GM begyndte at fabrikere dieselloko, som gik som varmt brød til de store amerikanske jernbaneselskaber, som savnede trækraft efter krigens slid på lokomotiverne. Ved hjælp af reklamer og somme tider lidt for »amerikanske« metoder lykkedes det i løbet af få år at dieselisere hele USA's jernbanenet. I Europa var man fattig efter krigen med alle dens ødelæggel-

ser, så der var det bare om at få hjulene til at rulle, så produktion og genopbygning kunne komme igang. Først på et senere tidspunkt kunne man begynde at spekulere på at fremstille dieselloko evt. købe dem i USA.

Jeg tror, at »Frichs« blev distanceret på grund af krigen, men man lavede da alligevel den meget vellykkede privatbanemodel, som mange privatbaner har haft megen glæde af. Jeg kunne få lyst til at stille dette spørgsmål: Hvorfor købte DSB ikke denne model i stedet for den forældede Mo-vogn? Måske kunne det have reddet mange sidebaner.

Hvis hr. Paludan ønsker at studere dieselloko ude omkring i verden, kan jeg anbefale følgende:

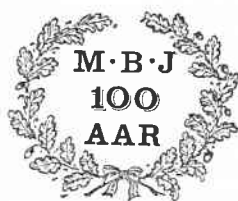
H. K. Stockklauser: 50 Jahre Diesellokomotiven (Birkhäuser Verlag 1963), Reed: Diesel Locomotives and Railcars (The Locomotive Publ. Co) og Diesel Railway Traction (April 1962) – sidstnævnte specielt om Siam.

Hans Gerner Christiansen.

Museumstoget

Trafikken har – dette skrives i slutningen af juli – været afviklet uden uheld af nogen art, og passagerantallet har været tilfredsstillende. Sæsonen udvikles sig svagt, vejret var for godt i pinsen og i junis første halvdel, men det samlede antal befordrede rejsende i maj/juni udgjorde dog 2870 mod 2308 i juni 1968. Der har som tidligere år været kørt en lang række særtog bl. a. for DB-personale i Hamburg (15. maj), »Junkers Savværk« i Køge (21. juni), »Dampflok-freunde Arbon« – og »Danmarks Radio og TV«, der arrangerede – den 21. juni – den første direkte TV-udsendelse fra et tog. Vi håber, mange af foreningens medlemmer havde lejlighed til at se denne udsendelse.

Der er endnu en måned af sæsonen tilbage – og der er tid til at aflægge »Museumstoget« et besøg. Glem heller ikke at reklamere for vort lille tog – bestillinger på særtog for firmaudflugter er meget velkomne.



Den 2. november fylder »Maribo-Bandholm Jernbane« – og dermed Danmarks privatbaner – 100 år. En række arrangementer er for tiden under planlægning. Bl. a. trafikerer »Museumstoget« strækningen denne dag – uden for sæsonen, og der arrangeres tilslutningskørsel til Maribo, således at Nr. 19 vil fremføre særtog på en del af turen fra København. »Kryds dagen af på kalenderen« allerede nu – nærmere følger i næste nummer af »Jernbanen«.

B. C.

MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Koncessionsbetingelserne for kørsel på MHVJ er, efter forhandlinger i juni i »Ministeriet for offentlige arbejder«, omsider indgået. Betingelserne for kørsel er imidlertid således, at MHVJ skal drives som en almindelig privatbane m.h.t. reglementer, uddannelse m.v. Dette vil altså sige, at alt personale skal skoles og prøves, inden man kan komme til at at »trille«. Da det næppe kan lade sig gøre på forsvarelig vis i år, har MHVJ's driftsbestyrelse besluttet, at man vil forsøge at få uddannet en del medlemmer i løbet af de kommende måneder; det bliver nok vanskeligt p.g.a. ferie, men såfremt det lykkes, vil vi forsøge at køre nogle søndage i september og oktober (efterårsferien), og så holde officiel indvielse i maj 1970. I øvrigt skal vore forsikringer også være i orden, dette er dog på nuværende tidspunkt ved at blive ordnet. Medlemmerne bør dog ikke tabe tålmodigheden, idet vi som sagt vil bestræbe os på at komme til at køre allerede i år, men der er jo meget, der skal laves endnu. I Mariager arbejdes der på at gøre SB B 11 i stand, og der er medlemmer i Mariager hver week-end. I Ålborg arbejdes der også, nemlig på damploko HBS 205, her er man også meget velkommen. Al henvendelse om restaurering bedes rettet til MHVJ's værkstedschef: *E. Hedetoft, Mågevej 14, 9000 Ålborg.*

—sun.

MHVJ på afveje

MHVJ er jo en endnu ikke »opstået« bane. Dog udfoldes der til trods herfor en vis aktivitet udenfor Mariager-banens spor-net. Således indgik der i april-maj måned bestilling på tre særtog, bestående af MHVJ materiel.

Da disse særtog jo er vor eneste indtægtskilde i øjeblikket, kunne vi, eller rettere havde vi, ikke råd til at sige nej, men måtte derimod søge at få turene gennemført.

Vi fik bestilling på kørsel i forbindelse med »Gudenåfest« i Langå, den 1. juni, med byfest i Auning, den 5. juni og »Knabefest« i Ålestrup, den 8. juni.

Særtogene kørtes således:

- | | |
|----------|---|
| 1/6 1969 | Randers-Langå-Randers. Rejsende fra Randers og Stevnstrup. Materiel: VLTJ 5 - TFJC 7 - CXM 4508 - CR 3622. CXM 4503, udlånt af Cvk, Ar var dog med fra Randers til Langå. |
| 5/6 1969 | Randers-Auning-Randers. Rejsende fra stationerne Randers-Aallingåbro. Samme materiel som den 1/6. |
| 7/6 1969 | Randers-Viborg. Tomt materiel. |
| 8/6 1969 | Viborg-Ålestrup. Rejsende Ålestrup-Års-Ålestrup (3 gange). Rejsende Ålestrup-Viborg. Rejsende Viborg-Randers. Tomt materiel. Samme materiel som den 1/6 (samt HJ-vogn med kul). |

For alle tre ture havde vi sat en fast pris, således at MHVJ stod for billet salg, og restbeløbet op til vor pris skulle betales af de arrangerende myndigheder.

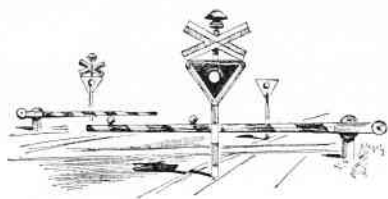
Vandproblemerne blev klaret bl.a. ved brandvæsenets hjælp i Ålestrup hhv. Auning. Kul havde vi med hjemmefra, til Ålestrup i nævnte HJ-vogn.

Blev turene ikke den økonomiske succes, som var ventet (ja, ja, det gav da overskud), så blev det ihvertfald, som vore tidligere ture, en publikumssucces med stor tilstrømning til de stationer, som vi kom forbi, og ligeledes var pressen som sædvanlig flinke til diverse omtaler med masser af billeder.

— Sun



VLTJ nr. 5 ankommer til Langå med MHVJ-udflugtstog.
Foto: Lis Schmidt.



GAMLE KØREPLANER

Fra et af vore medlemmer har vi til støtte for DJK's arbejde fået overladt nogle eksemplarer af publikumskøreplanen for 15. maj 1936 (statsbanernes røde køreplan). For at give alle medlemmer lejlighed til at erhverve den, udbydes den herved for højeste bud, som må være os i hænde senest 1. oktober 1969 ved brevkort eller samtidig med anden bestilling. Ikke pr. telefon!

P. T.

Godsfrimærker

Af P. Thomassen

Fra mange sider er jeg blevet opfordret til at gøre noget mere ved dette samlerområde for jernbaneinteresserede, og jeg starter med en liste over de mærker, der er udkommet efter udsendelsen af første (og hidtil eneste) tillæg til Reinhold Jensens katalog.

- DSB:** 340/330, 450/440, 340 blå, 450 violet. — Båndmærker: 10 øre grå (både tre- og femcifrede mærkenumre), 340 ultr., 450 violet, 560 brun og 670 øre grøn. Frankeringsmærker uden vandmærke: 100 øre ultr., 450 rosalilla, 50 kr. lysblå. Rutebilmærker med sædvanligt overtryk på frankeringsmærker uden vm.: 25/200 og 75/170, overtrykstyperne 6 m høje.
- AB:** 10 øre blå.
- GDS:** 110/15 or.brun. — Badepigemærker med små overtrykstyper, 3 mm høje (forr. serie 4,5 mm): 220/150/100, 450/225/250 og 560/550/300/325.
- HHJ:** 10 øre sort på grønt papir.
- HHGB:** 100 øre sort/rød, Grønnehave station. — 10 øre sort/grøn og 330 øre sort/blå; 5 forskellige stationsbilleder sammenhængende vandret i arket: Hellebæk, Als-gårde, Hornbæk, Dronningmølle og Gilleleje.
- HFHJ:** Overtrykstyper som GDS: 450/150/100, 450/225 og 560/300. — Efterkravsmærkets sidste oplag har to typer: »— Kr. — øre« og »Kr. — øre —«.
- HTJ:** 165 øre sort/grøn, 10 øre sort/gul.
- LJ:** Lynettemærker 230/220, 340/330, 450/440 (2 typer) og 560/550 (2 typer). — 110/80 Rødbyhavn; samme uden den gule farve. Avispakkemærke: Som forrige oplag men mørkkarmin og uden typeforskelligheder. — Rutebilmærker: Som frankeringsmærkerne, men med »BIL« foroven i stedet for vingehjul: 100, 200, 250 øre.
- LNJ:** 3,30/1,25/100 rødrandet (i stedet for 330 fra første oplag). — 340 grønt på 100, 450 sort på 225, 560 grønt på 30. — 10/120. — Båndmærker 340/200, 450/225, 560/300, 670/400. — Rødrandede: 340/90, 450/100, 560/150 og 670/175.
- MFVJ:** Rutebilmærkerne fra 1951 findes i 3 overtrykstyper.
- MBJ:** (Museumsbanen). MTJ-mærke 75 grøn overtryk BANDHOLM og 1869 — 2. Nov. — 1969.
- NKJ:** LJs avispakkemærker overtrykt N.K.J. (sort eller violet) på flere oplag af LJs mærke; mindst 12 typer.
- OHJ:** 165 øre sort/grøn, 10 øre sort/gul, 220/1,10.
- RHJ:** Takket 11: 60 øre byvåben trefarvet, 125 øre statue olivengrøn og samme guloliven. 75 øre byvåben sort/rød.
- SKRJ:** 120/80 (1960?), 110/225.
- SB:** 10 øre violet, 340 øre sort/grøn.
- TFJ:** 1 Kr. grøn, tk. 11, 440 øre brun, 10/440, 340/330, 450/440.
- TKVJ:** 225 sort overtryk på 25 (1965).
- Varde:** 10 øre gråsort.
- VLTJ:** 10/70/60.
- ØSJS:** 10/70/60, 10/125, 440/540/200.
- APB:** 330 flerfarvet, men uden den gule farve.
- Sydfynske D/S:** 110/40, 330/40, 10 grå, 110 gul.
- Øernes D/S:** Sort tryk på farvet papir, skibsmotiv: 60 bleggult, 75 grønt, 80 gult, 1 kr. rødt, 125 øre blåt. — Lille format uden skib, sort tryk på gult papir: 10, 20, 30 og 50 øre — 110/1 kr., 220/2 kr., 330/3 kr.

ANNONCE

EN NY SERVICE for samlere, der ikke vil samle alle godsfrimærker, men blot have nogle fra hver bane til indsætning i fotoalbums, scrapbøger m.v. Alle nedennævnte mærker er forskellige, og de fleste (dog ikke DSB) er ustemplede.

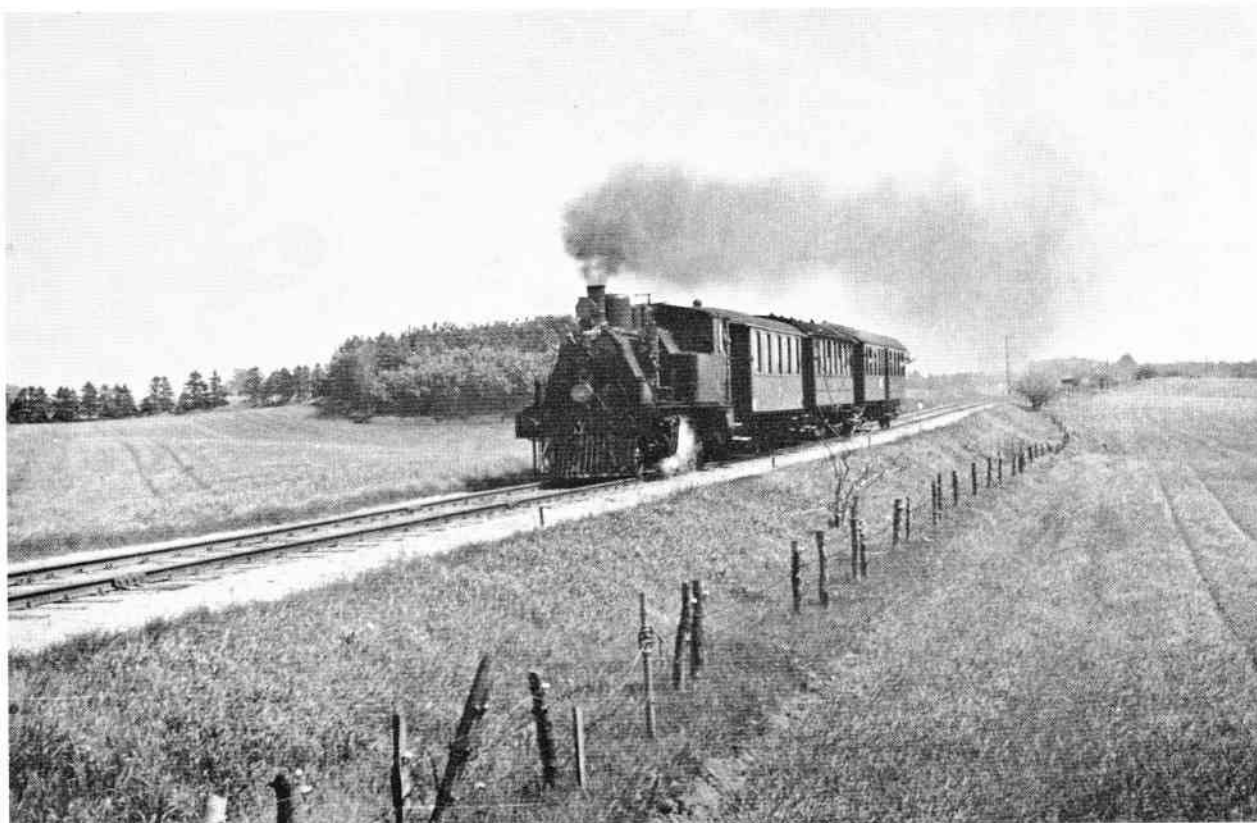
	Antal	Pris		Antal	Pris
DSB: 1890-1960, alle motiver er forskellige ..	20	4,00	Rødkærsbro-Kjellerup (RKJ, SKRJ)	5	1,50
Amagerbanen	5	2,50	Skagensbanen	5	2,00
Amtsbaner i Sønderjylland, et fra hver:			Skive-Vestsalling Jernbane	5	1,50
Åbenrå, Als, Haderslev	3	5,00	Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen	5	1,50
Bornholm: Et fra hver af AGJ, RNJ, RAJ og			Sydfynske Jernbaner (SFJ, SNB)	5	2,50
DBJ	4	5,00	Thisted-Fjerritslev Jernbane	5	1,50
Ebeltoft-Trustrup Jernbane	5	1,50	Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane	8	1,50
Gribskovbanen	5	1,50	Varde-Grindsted Jernbane	3	1,50
Hads-Ning Herreders Jernbane	5	1,50	Varde-Nr. Nebel-Tarm (VNJ, VNTJ)	5	1,50
Hammelbanen (HAJ, AHTJ)	5	2,00	Varde Privatbaner (1952-)	5	1,50
Hornbækbanen (HHB, HHGB)	5	2,00	Vejle-Give Jernbane	2	1,00
Frederiksværkbanen (HFJ, HFHJ)	5	1,50	Vejle-Vandel-Grindsted (VGB, VVGJ)	5	2,00
Hjørringbanerne: Et fra hver af HB, HH,			Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane (VLJ,		
HLA, VØ og HP	5	2,50	LTJ, VLTJ)	5	3,00
Hirtshalsbanen (HA/HB)	5	4,00	Vodskov-Østervrå	4	2,00
Hjørring-Hørby	5	2,00	Østsjællandiske Jernbane	5	1,50
Hjørring-Løkken-Åbybro	5	1,50	Aalborg Privatbaner: Et fra hver AHB, ANSJ,		
Hjørring Privatbaner	8	1,00	AHJ, FFJ, NFJ, APB	6	3,50
Horsens-Bryrup-Sl (HBJ, HBS)	5	1,50			
Horsens-Juelsminde Jernbane	5	2,50	1000 forskellige danske godsfrimærker	175,00	
Horsens-Tørring og Vestbaner	6	2,50	500 forskellige danske godsfrimærker	50,00	
Horsens Privatbaner (1951-)	5	1,50	100 forskellige danske godsfrimærker, kun jernbane-		
Høng-Tølløse Jernbane	5	2,00	motiver: Rullende materiel, stationer, signaler		
Hørve-Værsløv Jernbane	5	2,50	m. v.	20,00	
Kalvehavebanen	5	2,00	25 forskellige med rullende materiel	10,00	
Kolding-Egtved Jernbane	3	2,00			
Kolding Sydbaner	5	1,50			
København-Slangerup Jernbane	5	3,00			
Køge-Ringsted Jernbane	5	2,50			
Langlandsbanen	5	1,50			
Lollandsbanen	10	1,50			
Lyngby-Vedbæk/Nærum Jernbane	5	2,00			
Mariager-Fårup-Viborg Jernbane	5	1,50			
Maribo-Bandholm (Museumsbanen)	3	3,00			
Maribo-Torrig Jernbane	5	2,50			
Nakskov-Kragens Jernbane	5	1,50			
Nakskov-Rødby Jernbane	5	1,50			
Nordfynske Jernbane	5	1,50			
Nordvestfynske Jernbane (OMB)	5	1,50			
Odense-Kerteminde-Dalby/Martofofte	5	2,00			
Odsherredsbanen	5	1,50			
Præstøbanen (PNB, NPMB)	5	1,50			
Randers-Hadsund Jernbane	5	1,50			
Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro (RNoJ,					
RØHJ)	8	2,00			
Ryomgård-Gerrild-Grenå Jernbane (RGJ,					
RGGJ)	5	2,00			

★

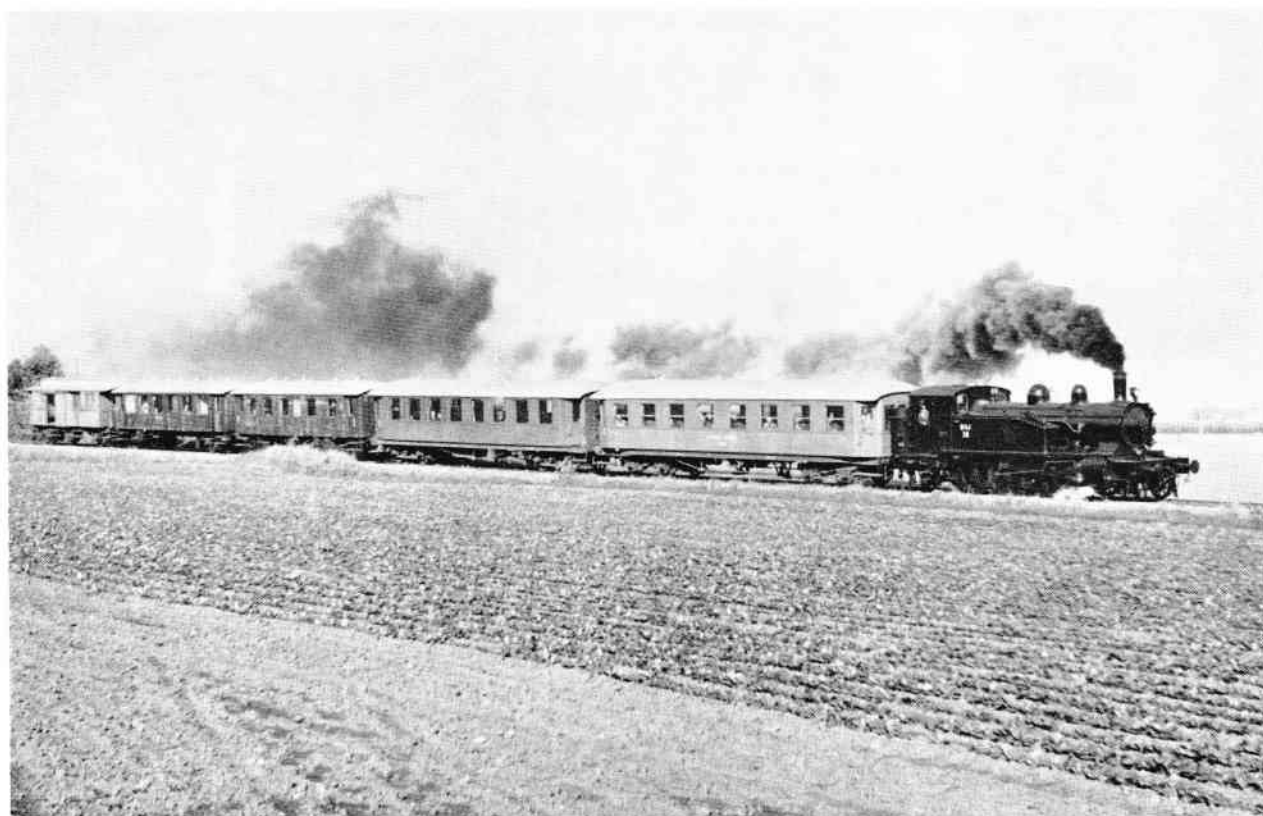
Reinhold Jensens katalog over danske Jernbane-
mærker, sidste udgave med tillæg
(inkl. moms og forsendelse) 34,00

Det her nævnte kan bestilles ved indsættelse af samlet beløb
på giro 6 73 94, P. Thomassen, Strandvej 201, 2900 Hellerup.
For bestillinger under 10 kr. + 60 øre porto. - Alt er inkl.
moms.

P. THOMASSEN
STRANDVEJEN 201
2900 HELLERUP



Fra »Mariager-Handest Veteranjernbanes« kørsel mellem Ålestrup og Ars i forbindelse med »Knabberfest« i Ålestrup, den 8. juni 1969. (VLTJ nr. 5 – TFJ C 7 – CXM 4508 – CR 3622).
Foto: Frank G. Sørensen.



Atter stenkulsrøg over Odsherred. DJK's udflugtstog fotograferet ved en »fotokørsel« nord for Hørve. Fra toget var der udsigt til en markvej med 150 fotografer på en snorlige linie. (OHJ 38 – OHJ C 220 – OHJ C 222 – HVJ C 501 – HTJ C 24 – OHJ D 232).
Foto: Kjeld Chorfitzen.

Speno International S. A.

Geneve

48/58 - stens
skinneslibetog
T. M. S. K. 815



Repræsentant i Norden:

SOPHUS BERENSEN A/S

Amaliegade 10, København K.



KORTESTE VEJ TIL DET SYDLIGE UDLAND

Gedser afgang:
kl. 1.10-9.45-14.55-20.00 a)

Warnemünde afgang:
kl. 3.45-12.25-17.30-22.30 a)

OVERFARTSTID 110 min.
a) kun torsd., fred., sønd.
i perioden 1/6-27/9 1969

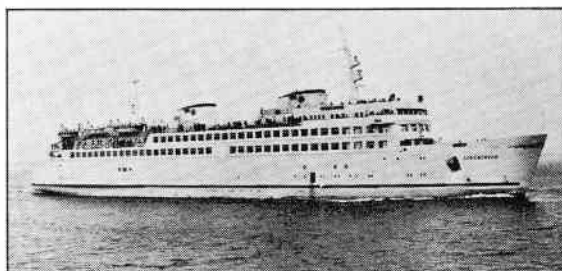
**BESØG DDR, EUROPAS
YNGSTE STAT, I 20 ÅRET
FOR DENS BESTÅEN**

Billige 2 dages billetter til
overfarten:

børn kr. 7.00
voksne kr. 13.90

Dagpassagerseddel til
Warnemünde/Rostock
(dog kun for skandinaver)
kan købes på færgen,
pris kr. 2.50

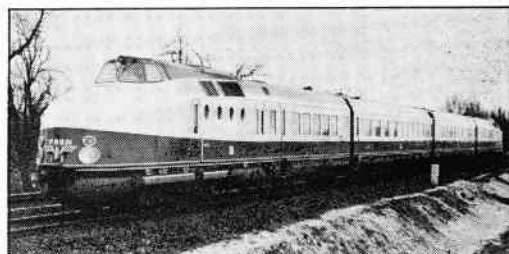
GEDSER-WARNEMÜNDE



Deutsche Reichsbahn-færgen
»Warnemünde«

MED BIL ELLER TOG

Eksprestoget »Neptun«
København-Berlin



**DDR's trafikrepræsentation,
informationsbureau,
Vesterbrogade 84, 1620 Kbh. V
Tlf. (01) 31 22 21**