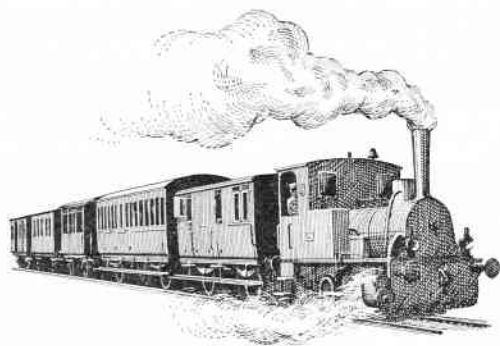




Dansk Jernbane-Klub

NR. 8

NOVEMBER - DECEMBER 1964

4. ÅRGANG

FORENINGEN DRIVER

*MUSEUMSTOGET
Maribo-Bandholm*

FORENINGEN ER TILSLUTTET

*Dansk Model- og
Jernbane Union (DMJU)*

FORENINGEN SAMARBEJDER MED:

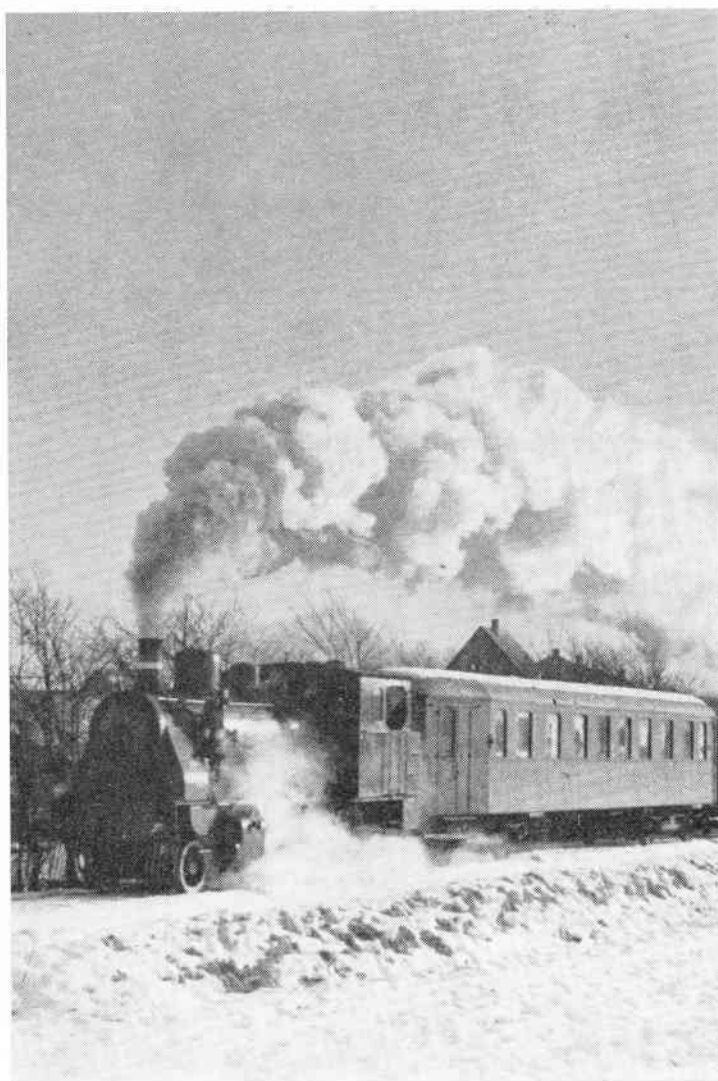
*Svenska Järnvägsklubben,
Stockholm
Setesdalsbanens Hobby-
klub, Kristiansand
Freunde der Eisenbahn
e.V., Hamburg
samt modeljernbane-
klubberne i provinsen*

REDAKTØR:

*Poul Skebye Rasmussen
Ny Ordrup Sideallé 1
Charlottenlund*

ANNONCE-EKSPEDITION:

*Boulevarden 6³,
Kgs. Lyngby
Tlf.henv. vedr. annoncer:
TR 8800*



*Nordfynske Jernbane: NFJ Nr. III med persontog ved Søhus.
Foto: Arne Kirkeby*

Køle- og frysediske

**Køle- og fryseanlæg til ethvert behov
i høj kvalitet og konkurrencedygtig pris**

**SKANDINAVISK
ELEKTRO IWO A/S**

Roskildevej 527 — Glostrup

Tlf. (01) *96 78 08 — Giro: 547 75

JOHN HANSEN A/S

Entreprenører

Møllevej — Stenløse

Tlf. 191

Christian Crüger & Co. A/S

Dronning Olgasvej 39

Stabelkasser — Kar — Fade — Bøtter

Alt af plastic

**Dansk Arkitekt
& Ingeniørkontor**

af 1945

Ved Anlægget 18 — Vejle

Tlf. 4220

Dansk Jernbane Klub

FORMAND:

politiadvokat, cand. jur.
Birger Wilcke
Søbakken 24, Charl.
OR 2209

*

SEKRETÆR:

frimærkehandler
P. Thomassen
Strandvejen 201, Hellerup
tirsdag-fredag kl. 10-14

*

MUSEUMSTOGET:

Oplysning hos:
B. Chorfitzen, TA 5743
Turistforen., Maribo 496

*

DJK's Odenseafdeling

Hans Gerner Christiansen
Bernstorffsvej 17, Odense

DJK's Nordjyllandsafdeling:

lærer B. Dyrholm
Saxovej 6, Randers
(064) 2 74 73

DJK's sydjydske afdeling:

bankassistent Erik M.
Dalgaard Eriksen
Langelinie 48, Vejle

DJK's repræsentant på

Lolland:

trafikass. O. K. Jensen
Gartnervænget 15
Maribo

*

INDHOLD:

Side

Faxe Jernbane, 100 år	5
Sjællandske Jernbaner, vognmateriel	9
Meddelelser fra bestyrelsen	13
Kommende møder	17
Nyt fra maskinafdelingen .	17
Jernbane-nyt, kort fortalt...	21
Afholdte møder og ud- flugter	23
Chur-Arosa-Bahn (Rhätische Bahn)	25
Nättraby-Alnaryd- Älmaboda Järnväg	31

*

NATIONAL-TRYKKERIET . KBH.N.

ÅRET 1964

I 1964 er den udvikling, der har præget jernbanerne i den sidste snes år, fortsat med stigende fart. I en række lande, særligt i troperne, er banebygningen fortsat, således at der f.eks. i Indien er åbnet mere end 400 km nye jernbanestrækninger, medens der i de højere udviklede industrilande kun er åbnet enkelte nye strækninger, den nye hovedlinie i Japan og malm-banen i Lapland. Yderligere er der mange steder sket en yderligere udbygning af selve hovedlinierne, ligesom en række sådanne, f.eks. i Frankrig, Tyskland og Italien er blevet elektrificeret. På samme tid er en række sidelinier blevet nedlagt. I Frankrig er lokalbanerne praktisk talt forsvundne, og man kan nu køre fra Calais til Bourdeaux uden et eneste sted at krydse en smalsporbane. Jernbanernes transportopgaver er blevet koncentreret til godstrafik over længere afstande og persontrafik dels over mellemafstande 2-600 km, dels arbejdsstrafik til de større byer. Denne indskrænkede trafik kan ikke dække de stigende faste udgifter, særligt lønningsudgifterne, på de mindre tæt trafikerede baner, og det må derfor forventes, at banenedlæggelserne vil fortsætte. I USA og Canada besørger banerne nu ikke mere end nogle få procent af persontrafikken, og godstrafikken bringer nu banerne op med 99 procent af disses indtægter.

I Danmark har højkonjunkturen ligesom andre steder medført relativt gode resultater for banerne, men det må samtidig ses i øjnene, at banernes procentvise andel i den samlede trafikmængde er faldende og at de private transportmidler fortsat vinder frem på bekostning af de offentlige. Overfyldningen på vejene og parkeringspladserne vil dog med den struktur, det danske vejsystem og den danske bebyggelse har, antagelig medføre, at en udvikling som den der har fundet sted i USA, ikke vil blive aktuel i Danmark. En del af den tabte persontrafik vil banerne antagelig endda kunne vinde tilbage, hvis man besinder sig på at føre en mere forsigtig takstpolitik, end man har gjort i de senere år. Ligeledes må det antages, at flere og flere vil benytte nærbanerne i København, hvor parkeringsproblemet er ved at gå i hårdknude, men en forudsætning herfor må det naturligvis være, at man anlægger de baner, der er brug for, og ikke de, der synes at være billigst i anlæg. Køgebugt-banen er betydeligt vigtigere end den igangsatte, delvis overflødige Lundtoftebane, og det forekommer urimeligt, at man ikke for længst har søgt at udnytte de i hvert fald for nogle år siden relativt billige muligheder, man havde for at skaffe forbindelse mellem den indre by og henholdsvis Frederiksberg og Nørrebro via de aflagte bane-



BALLETTO

— den perfekte håndmixer
150 WATT UNIVERSALMOTOR
kan arbejde uden hvilepauser

BALLETTO STANDARDUDSTYR

Motorhus, 2 piskeris, 2 dejkroge,
1 kugleris, vægophæng med skruer,
opskriftsbog

EKSTRATILBEHØR

BORDSTATIV — PLASTSKÅL
POLERSKIVE — SKOBØRSTE
HOBBY-BORESÆT med 8 bor
SAKSE- & KNIVSKÆRPER

Dansk fabrikat

Dansk kvalitet

Fabr: Helmuth A. Jensen A/S

Islevdalvej 187 — Brønshøj

Glædelig jul og godt nytår ønskes af

Sinding Modeller

Vesterbrogade 44

CE 2644



hjemme hos Ingvald Lieberkind

STÆRK NY
NESCAFÉ

BE

Maribo

legemer fra de gamle Nord- og Roskildebaner. – Godstrafikken har været stigende, hvor det drejer sig om internationale transporter og transporter over længere strækninger, men er fortsat faldet over kortere afstande.

Den uheldige udvikling med fuldstændig nedlæggelse af sidebanelinier er fortsat i stigende omfang i 1964, idet man dels har indstillet driften på strækningen Svendborg–Hesselager–Nyborg, dels truffet afgørelse om nedlæggelse af driften på samtlige nordfynske strækninger. Dette må afgjort anses som fejlpositioner af værste art. Nyborg–Svendborgbanen er ikke en lokalbane, men en del af det sekundære hovedbanenet, idet den forbandt København med Sydlyn og de sydfynske øer, medens de nordfynske privatbaner er vigtige fødelinier til hovedstrækninger over Fyn. Man ser alt for vel fra Frankrig, hvor katastrofalt det kan blive at nedlægge sådanne fødelinier, efterhånden svinder trafikken derefter på de vigtigere sidelinier og til sidst på hovedlinierne, så det kan gå som i Ulster, hvor man nu må påregne, at hele jernbansystemet nedlægges. At det er halsløs gerning at berøve en by af Odenses størrelse og med Odenses vækst tre forstadsbaner, behøver man vist ikke at have megen forstand på trafik for at forstå.

Har andre baner haft vanskeligheder i det nye år, er alt til gengæld gået godt på vor egen strækning, hvor trafikken i år var mere end det dobbelte af, hvad den var i 1963 og afvikledes uden uheld af betydning. – Vi har opnået vigtige udvidelser af vort materiel, bl.a. ved anskaffelsen af den gamle Bandholm-vogn, der omtales andetsteds i bladet, og vi er i god gang med hovedeftersynet af vore lokomotiver. At det kniber med penge hertil og til de anskaffelser af materiel, vi er nødt til at foretage i disse år, er en anden sag. Vi har opnået skattefrihed for gaver til foreningen på 100 kr. eller derover – eller 50 kr., når gavegiveren også har givet til andre fradragsberettigede formål – og håber, at alle, der har råd, vil støtte os med et ekstra bidrag også i det nye år. Vi har ikke villet sætte kontingentet op, fordi vi mener, at DJK skal være en forening for alle jernbaneinteresserede, uanset om de har godt råd eller ej, men vi må til gengæld bede alle de medlemmer, der har råd dertil, give en skærv ekstra.

☆

Vi håber på godt samarbejde igen i det nye år og ønsker alle medlemmerne en god jul og et godt nytår!

B. W.

Faxe Jernbane 100 år

I dette minderige år, hvor vi i presse, radio og på andre måder har mindedes både krigen i 1864 og Nordbanens åbning, er der en ting, der helt er glemmt, nemlig åbningen af den smalsporede FAXE JERNBANE fra Faxe kalkbrud til Faxe Ladeplads, ialt 6,5 km.

Jeg gik en skøn septemberdag ad det 3-strengede spor fra Faxe Ladeplads til Faxe B, som det hed i



FAXE JERNBANE

Persontog under udkørsel fra Faxe Ladeplads. Forrest FJ-materiel, derefter ØSJS-vognen til Køge.

gamle dage, nu Stubberup, og det faldt mig ind, at dette spor i de 100 år, det nu havde ligget her, omend skinner og sveller jo ikke var de samme, havde set og båret mangt og meget, der nok var værd at mindes.

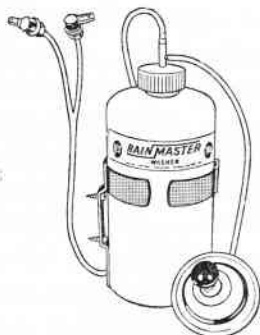
Hvad gik forud for Faxe jernbane? – Forhandlinger, ja, selvfølgelig – men ellers? Kalkbruddet, der havde været kendt og benyttet i flere hundrede år, ejedes af de omliggende godser og disses fæstebønder måtte køre et bestemt antal vognlæs kalksten pr. år til udskibningsstedet. Senere overtog kalkbrudsejerne selv denne kørsel, men den stigende afsætning hæmmedes af den besværlige transport. I 1863 fik daværende løjtnant C. F. Garde tilladelse til for egen regning at anlægge og drive en 2½ fod bred skinnevej (med sporvidden 0,791 mm) til transport af kalksten fra bruddet til stranden, hvor der samtidig anlagdes en rigtig havn. Banen, der skulle være færdig til 1. december 1864, anlagdes således, at vognene ved egen kraft kunne rulle ned ad det jævne fald til ladepladsen, og derefter trækkes tilbage af heste, der i al magelighed havde fulgt med i særlige vogne bag i toget.

**SKIFT
TIL**

TEX

Viskerblade af
rustfrit stål
med supersmidigt
oliefast
Neoprengummi.
Der er et Tex
viskerblad til
alle alm.
vognmærker.

Rudevasker
med dobbelte NYLON-dyser
og plastic beholder.
Fod- eller
håndbetjening.



FORLANG TEX HOS DERES FORHANDL.

FRANK HORN A/S
SYMFONIVEJ 23 HERLEV - TLF. *91 11 00

Støt

Dansk Arbejde

A/S N. A.

Glædelig jul ønskes af

IMPORTØREN

over hele
landet

Nu er tiden inde

til at købe nye møbler i Damgaarden

Der er masser af efterårets nyheder
i syrebehandlet egetræ i alle afdelinger

Kort sagt — Bo rigtigt med kvalitetsmøbler

fra

**Damgaardens
Møbler**

v/ P. Brodersen

Skibet

Tlf. Jennum 85—86

Vi bor 5 km vest for Vejle

Allerede i foråret 1864 rumlede den første kalkvogn afsted, og ser man i dag udover den enorme fordybning, Faxe kalkbrud er, ca. 2 km i diameter og ca. 100 m dyb, kan man danne sig et lille indtryk af, hvad der i de forløbne 100 år er transporteret over disse skinner.

Allerede fra starten rådede man over 180 vogne, og guderne må vide, om ikke nogle af de, der findes i dag, virkelig er fra 1864. Det har sikkert hurtigt voldt kvaler at få vognene trukket op fra bruddet på den stærke stigning 1:22, men C. F. Garde var ikke rådvild. Fra en maskinfabrik i Hillerød købtes et lokomobil med lodretstående kedel, bygget således at 2 af de 3 hjul, det var anbragt på, kunne fungere som svinghjul, når lokomobilet blev klodset lidt op. Dette blev nu via den nye Nordbane og den »gamle« Korsørbane transporteret til Tåstrup, hvorfra det efter 14 dages møjsommelig hestetransport nåede til Faxe kalkbrud. Det gjorde god fyldest, hvilket resulterede i en anbefalingsskrivelse til fabrikanten i Hillerød. Man var især begejstret over, at lokomobilet var så let at betjene, at en 12 års dreng kunne klare det...

Nu kneb det imidlertid med at få de mange vogne op ad den lange stigning fra ladepladsen – hestetransport kunne ikke i det lange løb magte denne opgave. I 1866 anskaffedes så det første lokomotiv, der oprindeligt havde tilhørt de smalsporede baner i Oberschlesien, hvorfra det var solgt til en kulmine. Lokomotivet var bygget i Wiener-Neustadt i 1855 og var af typen 1-B-1, vejede ialt tjenstfærdig ca. 15 tons. Lokomotivet kørte de første år uden førerhus. Hvorlænge dette lokomotiv eksisterede, vides ikke bestemt, men det angives at det først blev udrangeret omkring 1920. I 1874 købtes fra Krauss & Co. et 0-B-0 tender-lokomotiv, nr. 2, og dette står endnu i kalbruddets remise, omend det ikke længere er køreklar. – Gad vide, om ikke dette lokomotivs succes har inspireret Ø.S.J.S. til at anskaffe sine 4 første lokomotiver hos Krauss, hvoraf »FAXE« og »KJØGE« endnu tøffer rundt med museumstogene på Lolland. En særegen følelse af respekt og beundring fylder en, når man på den 100-årige bane står i remisen ved siden af den gamle herre fra 1874. – Hvor mange gange har den mon gjort turen til ladepladsen, og hvor mange tons kalk har den mon slæbt? Hvor mange lokomotivførere har den »slidt op« i sin lange levetid?

I 1894 fik man et noget større 0-C-0 lokomotiv fra Hartmann i Chemnitz, bygge-nr. 1888. Dette lokomotiv blev imidlertid allerede udrangeret og op-hugget i 1930. I årene 1907–14 og 26 anskaffedes

loko. nr. IV, V og I, alle fra Krauss & Co. Det er store 0-C-1 lokomotiver med udvendig ramme, sidevandkasser og en tjenestevægt på ca. 22 tons. De er alle ganske ens trods de forskellige byggeår, og de er endnu rygraden i Faxe jernbanes trækraft. Fabriksnumrene er 5599, 6951 og 8388. Sidste lokomotiv, bortset fra et motorlokomotiv og nogle mindre traktorer, er et 0-B-0 lokomotiv nr. VI, bygget af Henschel & Sohn i 1920 – fabr.nr. 16421.



FAXE JERNBANE
Nr. 1 på vej fra Faxe Ladeplads til Faxe med smalsporet tog.
Foto: H. E. Pedersen

– Hvornår skal de gamle damplokomotiver udskiftes med moderne diesel-lok? – Ja, man kunne jo vente dette traditionelle spørgsmål, men endelig kan man give svar: endelig findes der et sted, hvor dampen holder røgfanen højt – endelig kan man svare, at her kommer diesel-lokomotiverne til kort, medmindre de da bygges så store, tunge og stive, at det bestående spor ikke kan bære dem. Det er ikke af tradition, man beholder dampen; man har forsøgt med diesel-loko. De er anvendelige til rangering, men det blev nederlag i de lange, tunge træk til og fra Faxe Ladeplads. Af de 3 store lok har de 2 netop fået nye fyrkasser, så de er sikret en årrække frem.

VEJLGAARD SKO

Gl. Kongevej 135 — CE 8388

Strandvej 163 - HE 127 - 3127

Hovedvejen 105, Glostrup - 963505

Hvidovre Torv 1 - 750210

Lyngbyvej 42 - Ryvang 1533

Jernbaneallé 51, Vanløse - 742212

Hvidovrevej 322 - 782781... ..

PLASTIC  UNION A/S

SAAB

1965



Se den nye
SAAB hos den
aut. forhandler
og forlang prø-
vetur.

2 års garanti -

eller indtil 40.000 km incl. arbejdsløn...

IMPORTØR:

Automobilforretningen Ici A/S, 
afd. MOTORS Glostrup - (01) 96 19 00



Hørsholm

Savværk & Trælasthandel

Selmersvej 28

Tlf. 860086

I 1879 blev Ø.S.J.S. åbnet og normalsporet blev ført igennem til Faxe Ladeplads på den måde, at en tredje skinnestreg blev lagt i sporet fra Stubberup, hvor Ø.S.J.S. endte, og hvorfra den videre rejse gik med smalsporet lokomotiv og mellemvogn helt til 1928, hvor Ø.S.J.S. endelig fik lov at føre sine tog igennem til Faxe Ladeplads.

Halvvejen langs det særprægede spor ligger kalkbruddets gamle vandpumpestation for lokomotiverne, og ved siden heraf står en gammel vognkasse med dør midt i den ene side og et vindue i hver ende af vognen. Endnu findes den ene bæk langs væggenes modsatte side, samt i gavlene en bagagehylde. Denne vogn, om hvis oprindelse der ikke vides meget, var den ene af Faxe Jernbanes 2 normalsporede personvogne, medens den anden, der i 1940 solgtes til Ø.S.J.S., blev ophugget i 1952. (Bygget hos Scandia 1904).

Den nye jernbane – Ø.S.J.S. – satte rigtig sving i foretagendet. Kalkbrud, jernbane, havn m. m. blev i 1884 overtaget af A/S Faxe Kalkbrud for 6 mill. kr., og hovedkontoret blev flyttet til København. I 1884–85 blev der anskaffet et antal kalkvogne fra fabrikken Harkort i Duisburg, og disse vogne sås snart læsset med Faxekalk over det meste af landet. Ved indførelsen af trykluftbremsen i 40'erne var deres tid ved at være forbi – akselafstanden på 2,54 m

satte en stopper for deres anvendelse i hurtigere tog end 45 km/t, og de fleste af vognene blev derfor hugget op, men to blev anbragt i Stubberup som »reservedelslager«, og heraf kommer den ene nu til ære og værdighed som kul- og bremsevogn på museumsbanen, hvor den sikkert også vil virke som en ekstra attraktion, ikke alene ved sit særprægede udseende og ringe størrelse, men også ved bremserens anbringelse sidelæns i et særligt »kuskese« højt på den ene gavl. Som overgangsvogn mellem normal- og smalspor anvendtes oprindeligt en vogn nøje svarende til E 26 fra Ø.S.J.S., men den nuværende er simpelthen en forhøjet kalkvogn, der således nærmest må karakteriseres som pakvogn. Den er som eneste danske vogn forsynet med ikke mindre end 8 puffer.

Man kunne blive ved – disse meget spredte træk giver jo ikke nogen historisk fremstilling af Faxe Jernbane, men prøv, kære læser, at rejse derned; lad bilen stå og nyd også den kønne og interessante tur med Ø.S.J.S. og spadser så de 3–4 km langs det 3-strengede spor og find selv de minder, det gemmer. – Måske De kan finde, hvor det oprindelige smalspor nærmest ladepladsen i 1879 blev omlagt grundet kurveforholdene – jeg kunne ikke!

God fornøjelse!

Svend Jørgensen.

Sjællandske Jernbane Selskabs Vognmateriel

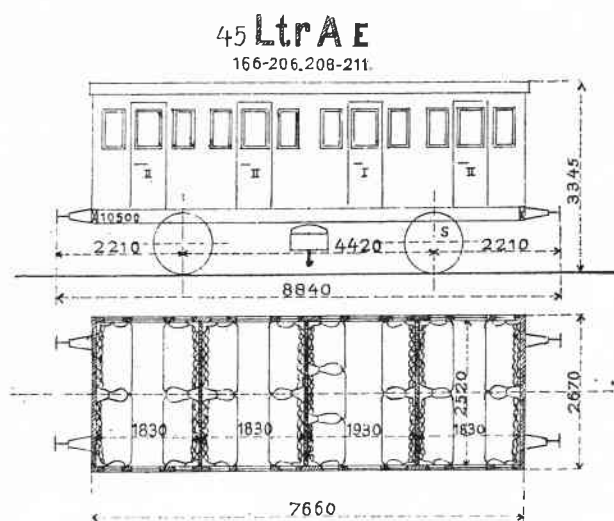
Af K. E. Jørgensen

og dets omlitrering

Fra starten i 1847 begyndte man med nr. 1 for personvognene og med nr. 101 for andre vognes vedkommende. I 1863 fik post- og bagagevogne numre over 500.

I 1870 omlitreredes hele materiellet; vogne med skruebrems fik numre med 1 og 5 som endetal, dog med nogle undtagelser, der bliver gjort opmærksom på i listerne.

Statens overtagelse af SJS i 1880 bragte ikke store ændringer i materiellets litrering, men da de jyske statsbaner sammenlagdes med de sjællandske i 1892, foretoges en radikal omlitrering og omnummerering af næsten alt rullende materiel efter det system SJS anvendte i 1870, og som i hovedtrækene endnu anvendes.



De forskellige litra – bogstaverne foran nummeret – ændredes en del, mest af hensyn til, at mange

WILTAX

det skønneste tæppe over hele gulvet

WESTERMANN

Tæpper en gros A/S

Ballerup

HARVESTER

MASKINFORRETNING

Ringe

Fyn

Tlf. (0962) - 182

F. HEIMANN & CO. A/S

Kvistgaard

ønsker glædelig jul

Forlaget Danmark A/S

Nordisk Konversations Leksikon A/S

Frederiksholms Kanal 18

København K

CE 9192 - 9201

litra gik igen i DSB – JF, men for helt andre arter vogne. Herunder en oversigt over ændringerne:

		SJS 1863–70	SJS omlitr. 1870	DSB omlitr. 1892	DSB omlitr. til CA	udr.
SJS	DSB 1892	67	AA 1	CA 886	1890–93	1933
A	personvogne, 1.–2. kl.	68	2	» 887	»	1933
B	personvogne, 2. og 2.–3. kl.	69	3	» 888	»	1934
C	personvogne, 3. kl.	70	4	» 889	»	1937
D	personvogne, toetages	71	5	» 890	»	1930
E	postvogne	72	6	» 891	»	1934
G	hestevogne	73	7	» 892	»	1934
F	bagagevogne	74	8	» 893	»	1938
H	åbne højs. godsvogne	G og Q	9	» 894	»	1933
J	lukkede godsvogne	K	10	» 895	»	1936
K	åbne højs. godsvogne	I	11	» 896	»	1933
L	gittervogne	K	12	» 897	»	1938
M	tømmervogne	udgik	13	» 898	»	1928
O	grusvogne	T	14	» 899	»	1934
P	åbne lavs. godsvogne	T	15	» 900	»	1934*)
Q	lukkede godsvogne	P	16	AE 166	1907–08	1931
R	konge- og salonvogne	Q	17	» 167	1906	1933
V	hjelpe- (rednings-) vogne	S	18	» 168	1907–08	1934
Z	private vogne	R	19	» 169	1904–06	1936
		Z	20	» 170	1904	1931
			21	» 171	1904–06	1926
			22	» 172	1908–13	1933
			23	» 173	1914	1934**)
			24	» 174	1914	1930
			25	» 175	1904–06	1938
			26	» 176	1908–13	1934
			27	» 177	1921	1929
			28	» 178	1904–06	1935
			29	» 179		1914
			30	» 180	1903–08	1936

Færgevogne og sneplove hverken havde eller fik litra.

SJS litra Aa 1 – 61.

1. og 2. kl. personvogne, 4 kupeer. Den ene midterkupé var 1. kl. med 7 pladser, de 3 andre 2. kl. med hver 8 pladser. – Nr. 1–6 leveredes af Lauenstein & Co., Hamburg, i 1863, nr. 7–15 i 1864 og nr. 16–39 i 1870 fra samme sted. – Nr. 40–49 kom fra Lauensteinische Wagenbau-Gesellschaft, Hamburg (»Wagenbau«) i 1874, og nr. 50–61 fra samme sted i 1876. – Nr. 1–15 leveredes til Nordbanen og Klampenborgbanen, nr. 16–39 til Sydbanen (Roskilde–Masnedsund), nr. 40–49 til Nordvestbanen (Roskilde–Kalundborg) og nr. 50–61 var suppleringslevering til driften.

Nr.	l.o.p.	aksel-afstand	tara
1–15	8500 mm	4270 mm	10,4 t
16–39	8840 mm	4420 mm	10,8 t
40–61	8840 mm	4420 mm	9,7 t

Vognene blev efterhånden forsynet med dampvarme (Lilliehööks system) og vakuumbremser. Efter 1900 fik de skruebremser, og olielamperne erstattedes af elektrisk lys. Ingen af vognene havde toilet og kun to af dem (CA 200 og 209) fik det ved ombygning ca. 1910. Det blev indrettet således, at der var adgang dertil fra de to midterkupeer. – De få vogne, der ikke var omlitrerede til CA-vogne i 1917, benyttedes som rene 2. kl. vogne.

Anm.: AE 207 blev knust ved Gentofte-ulykken.

*) Erhvervet af DJK nov. 1964

**) Solgt til Horsens–Juelsminde Jernbane (C. 22). Oph. 1951.

SJS omlitr. 1870	DSB omlitr. 1892	DSB omlitr. til CA	udr.
31	» 181	1904–06	1938
32	» 182	1903–08	1938
33	» 183	1919	1931
34	» 184	1904	1935
35	» 185	1919	1931
36	» 186	1908–13	1937
37	» 187	1922	1935
38	» 188	1904–06	1936
39	» 189	1922	1938
40	» 190	1904–06	1913
41	» 191	1904–06	1938
42	» 192	1908–13	1933
43	» 193	1908–13	1932
44	» 194	1922	1938
45	» 195	1908–13	1934
46	» 196	1908–13	1938

Aktieselskabet

CHR. NIELSEN

Fiskenet

Rugvænget 44 - Taastrup

CS møbler

Sandager 8 — Glostrup

Tlf. (01) 96 55 87

Aktieselskabet

**Skjelskør
Frugtplantage**

Skælskør

Tlf. 37

Hempel's

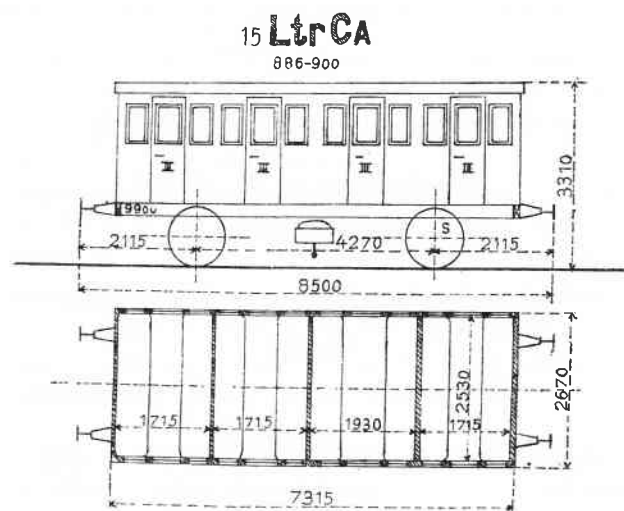
Ingeniør Forretning A/S

Peter Skramsgade 1

København K

47	» 197	1908-13	1933
48	» 198	1904-06	1936
49	» 199	1904-06	1937
50	» 200	1908-13	1938
51	» 201	1904-06	1932
52	» 202	1908-13	1925
53	» 203	1907-08	1923
54	» 204	1907-08	1938
55	» 205	1907-08	1929
56	» 206	1908-13	1933
57	» 207	se anm.	1897
58	» 208		1908
59	» 209	1908-13	1937
60	» 210	1908-13	1935
61	» 211	1908-13	1935

(Fortsættes)



Meddelelser fra bestyrelsen

Sekretariatet er lukket i december måned. Dog modtages post, der besvares lejlighedsvis, ligesom ekspedition af bøger og postkort sker, så hurtig tiden tillader det.

*

Udebliver bladet, bedes henvendelse rettet til det stedlige postkontor, ikke til sekretariat eller bestyrelse. Bladet udsendes nu gennem avispostkontoret.

*

Langlandsbanen. I foreningens bogserie udkommer i december nr. 8, *Langlandsbanen*. 52 sider, 26 fotografier, planer og kort. Omfattende gennemgang af banens materiel, køreplaner og trafik. Indeholder en række hidtil ukendte ældre billeder. Pris kr. 14,-.

*

Rettelser til M 7: Lokalkendte folk har henledt opmærksomheden på en fejlagtig oplysning i »Lidt andet om HHGB«. Hermed korrektion: Odinshøj billetsalgssted lå ret nær Ålsgårde st., nærmere betegnet ved Møllevejen. Skibstrup trinbræt, hvor vi havde fotostop, var alt for lidt benyttet. Det blev derfor flyttet og kaldt »Skibstrup (Ellekilde)«. Kort tid derefter nedlagdes Odinshøj B.

I artiklen om trinbrætter nævnes Frederikssund som nedlagt. Det skulle selvfølgelig være Frederiks-Lund.

*

Giroindbetalingskort til indbetaling af kontingent vil blive tilsendt medlemmerne senere. Ifølge lovenes § 3 andrager kontingentet kr. 15,00 årligt, for medlemmer under 18 år dog kun kr. 10,00.

Litteratur til salg:

Lollandsbanens jubilæumsskrift 1874-1924

(kun få ekspl.) kr. 20,00

Amagerbanens jubilæumsskrift 1907-17 kr. 10,00

Tisvildebanens jubilæumsskr. 1924-1949 kr. 5,00

Frederiksværk-Hundested Jernbane

1916-1941 kr. 5,00

Baneforlægningen Hillerød-Skævinge

1942-1950 kr. 5,00

Emil Opffer: Køge-Ringsted Banen 1917

(tilblivelseshistorie) kr. 6,00

Elementær Jernbanelære med tillæg kr. 3,00

Porto 25 øre pr. hefte, indtil 3 hefter 60 øre. For LJ 1874-1924 dog 90 øre. Postgiro 673 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup.

*

Nye postkort.

Foreningen har forsøgsvis ladet 2 af de morsomme tegninger fra Dansk Lokomotivmands Forening, serie »Olsen og Jensen«, fremstille som postkort. Det ene er den i vort medlemsblad M 4/64 anvendte tegning, den anden viser en HS-maskine.

Postkortene, der er fortrinlige som julekort, koster kr. 0,35 pr. stk. (10 stk. kr. 3,00) + porto 15 øre.

Bestilling hos: Ole Plum, Dr. Christiansensvej 7, Dianalund, postgiro 13 53 13.

3. Beldringe st. 1882.

Postkortserien fra privatbanerne er udvidet med 3 fra Nordfynske Jernbane (NFJ):

1. Loko 3, 6, 7 og I ved remisen i Bogense 1913 (foto G. Thage).

Skovlunde Blikkenslagerforretning Metalbuen 32 — Tlf. 971928 v/ Vig. Madsen Oliefyr — Ventralvarme — Gas — Vand Sanitet	Nordisk Textiltrykkeri A/S Viby — Jylland Bjørnholmsalle 4 — Aarhus Tlf. 42500
Børstefabriken DAN Nørre Bjært — Tlf. 68	HERLEV ELEKTRIKEREN Herlev Hovedgade 111 — Tlf. 941950
Erik Christensen Entreprenør Skovlundevej 59 — Tlf. 943244 Herlev	Hilsen fra Ballerup-Maalev Kommune
Olaf Povlsen Trikotagefabrik Porsbakken — Brande Tlf. 388 - 555	Hillerød Konfektionsfabrik

2. Loko 7 i Bogense 1908 (foto G. Thage).

3. Beldringe st. 1882

Pris pr. stk. kr. 1,00. – Bestilles i sekretariatet.
Postgiro 67 394.

I Dansk Jernbane-Klubs bogserie er udkommet:

- | | |
|--|-----------|
| 1. Næstved-Præstø-Mern Banen | kr. 8,50 |
| 2. Maribo-Bandholm Jernbane ¹⁾ | kr. 2,00 |
| 3. Hørve-Værsløv Jernbane | udsolgt |
| 4. Fortegnelse over danske jernbaners
motormateriel, 1. del ²⁾ | kr. 10,00 |
| 6. Nakskov-Rødby Jernbane | kr. 12,00 |
| 7. Museumstoget og Maribo-Bandholm
Jernbane | kr. 3,00 |
| Museumstoget, beretning om driften
1962 | kr. 5,00 |
| Museumstoget, beretning om driften
1963 | kr. 4,00 |
| 8. Langelandsbanen | kr. 14,00 |
- ¹⁾ endnu enkelte eksemplarer tilbage.
²⁾ 2. del forventes udsendt primo 1965. Et rettelses-
blad til 1. del foreligger nu.

Ovennævnte bøger kan erhverves ved indbetaling af beløbet + porto (kr. 0,25) på postgiro 673 94 (P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup).



I den kommende udgave af »Hvem-Hvad-Hvor«, Politikens årbog, vil museumstoget blive omtalt ved en side tegninger med teksten: »Nyt materiel til museumstoget«.

På den fornyligt afholdte hobbyudstilling i Frederiksberghallen var foreningen – som eneste jernbaneklub – repræsenteret med en planche med billeder af museumstoget og fra foreningens virke.

Vi har modtaget:

Til vore medlemmer

Direkte inspireret af vort første, »nye« medlemsblad har vi følt trang til at fremkomme med et par kommentarer angående vor udmærkede forenings arbejde, som vi håber kan opnå indsættelse i bladet. Det, vi gerne vil give udtryk for, skal ikke opfattes som nogen kritik, men snarere som en mere retningsbestemt opfordring til vores bestyrelse om mulige og fremtidige indkøb af materiel til veteranbanen, og vi er efterhånden blevet klar over, at vi ikke står alene med disse tanker. Siden 1961 har der i foreningens arrangementer og udflugter været

en pæn fordeling på Danske privatbaner og Danske Statsbaner, men dette forhold synes vi imidlertid ikke, man kan overføre på vort rullende materiel og de retningslinier, som vore bestyrelse hidtil har fundet vægtige i indkøbspolitikken. Her findes en meget udpræget overvægt til fordel for privatbanerne. Naturligvis er det indkøbte materiel i allerhøjeste grad af historisk værdi, og bestyrelsen har også handlet i fuld overensstemmelse med de grundlæggende love, vi bygger på, men til dette er udfra et eksempel at sige: Hvem kender O.H.J. nr. 5 eller G.D.S. nr. 11 og atter gerne ser disse maskiner under damp på vores bane? Jo, det gør naturligvis den pågældende egns befolkning og dem, som på en eller anden måde har rejst regelmæssigt med banerne. Men vi tror, det ligger noget anderledes, hvis man så spørger: Hvem kender D.S.B.'s litra D, K eller F? Det gør uden tvivl det meste af Danmark, for ligegyldigt om det har været på statsbanestrækninger i Jylland eller på Sjælland, publikum har haft en almindelig praktisk berøring med jernbanerne, så har de fleste nok mange gange forslået en ventetid med at sidde og se på de pågældende loko. arbejde uden for vinduet. Derfor tror vi, at det vil være en god id!, dersom vor forening også købte lidt ind af D.S.B.'s gamle materiel. Det er højt at stile efter en K- eller G-maskine, for det er ikke vores indtryk, at økonomien rækker så langt, men en F-maskine måtte vel nok ligge indenfor klubbens kapacitet, omend ikke netop lige nu, så dog i løbet af et stykke tid. F nr. 444 (Frichs nr. 1) havde været et klenodie uden lige, men nu er det sket med den, og lad os derfor se på, hvad der er tilbage. Nr. 448 havde oprindelig flad røgkammerdør, og den er også gået »heden«, men nr. 481 er, så vidt vi ved, den eneste tilbage med denne røgkammerdør, og den fremtræder således nærmest i oprindelig skikkelse. Så snart økonomien tillader det, synes vi, det ville være en god opgave for bestyrelsen at optage forhandlinger med D.S.B. om denne sag eller om andre små lokomotiver, der står rundt omkring i urepareret stand og alligevel kun venter på skærebrænderen; det varer vist heller ikke så længe, før Brandes Hs-er kommer i denne situation. Nu vil det være fuldkommen forkert at påstå, at de nævnte loko. ikke tilhører veteranerne, for der findes dog både F-ere og Hs-ere, som er ældre end vores nr. 5, og når de nye MH-ere kommer, bliver både F-ernes og Hs-ernes virke ved D.S.B. historie.

At man nu skal holde helt op med at indkøbe privatbanemateriel foreløbig, må dette ikke udlægges som, men vi har blot villet påpege, at man bør holde lidt igen, hvad angår »privatbaneinvesteringer«.

Holger Johansen ^{A/s} Klædefabrik Helsingborggade 13 — Tlf. RY 9812 København Ø.	Jensen & Poulsen ^{A/s} Maskinfabrik Odense Tlf. (09) 112159
Støt dansk arbejde J. N.	Industriparkens Autolakereri Industriparken 13 — Tlf. 972087 Ballerup
<i>Emil Hjort & Sønner</i> Violinbyggere Ny Vestergade 1 — Tlf. CE 3989	Kvetny & Sønner's Stolefabrik ^{A/s} Birkerød Lev. til stat og kommune
Restaurant Skelskør Lystskov Skelskør Tlf. 34	Paladsteatret Vejle Nørregade 29 Tlf. 2000 Fra 16.00—17.30 — Søndag fra 15.00

ger« fremover og i stedet for rette blikket mod det, der efterhånden er blevet forældet hos D.S.B.. (Af vogne kan nævnes: litra Cxm, Cy, FE,EF og PC). Der skulle være muligheder nok til at give vores materielpark et lige så alsidigt udseende som vores foreningsarbejde.

J. A. Gadmar
Hillerød

P. Rygaard Andersen
Allerød

Svar:

Det er os en fornøjelse at bringe ovenstående brev fra to af vore meget interesserede medlemmer, fordi det giver bestyrelsen anledning til at klarlægge vor indstilling til disse problemer. Da vi startede DJK, var en af vore hovedopgaver at søge dansk jernbanemateriel af historisk interesse, som Jernbanemuseet eller andre institutioner ikke kunne bevare, sikret for efterverdenen, og eventuelt benyttet på en dertil egnet strækning. Vi var her klare over, at Jernbanemuseet havde nok at gøre med statsbanernes materiel, medens der ikke var nogen, der havde midler til at sikre materiel fra privatbanerne, idet hverken teknisk museum eller andre hidtil havde udvist nogen interesse herfor. – Vi har herefter anvendt hver en øre, vi kunne spare sammen, for at sikre de lok og vogne fra privatbanerne, der havde historisk interesse, og mener ikke, at der er udrangeret noget fra disse, som vi ikke har overtaget, der havde nogen historisk interesse. Vi har absolut ikke haft muligheder for økonomisk at overkomme mere, og der er jo i øvrigt også grænser for, hvor meget vi kan oplagre i Maribo. Lollandsbanen skal jo også være der. Fra statsbanerne findes i jernbanemuseet en meget righoldig samling damplok, så righoldig at der næppe, heller ikke hvis det planlagte tekniske museum i Helsingør kommer til at omfatte jernbanerne, foreløbig bliver mulighed for at udstille det. At bevare

endnu flere af disse damplok, hvor der kun er tale om typer, der på mindre væsentlige punkter adskiller sig fra de af museet bevarede, mener vi derfor ikke er berettiget. At vi derimod i tilfælde, hvor jernbanemuseet ikke har bevaret en bestemt vogn-type fra DSB, og vi har ment, at dette var rimeligt, også vil søge statsbanemateriel bevaret, har vi vist ved købet af to af de gamle, tidligere åbne skovvogne, hvoraf vi vil forsøge at føre den ene tilbage til dens oprindelige skikkelse, og som vil egne sig fortrinligt både til udflugtstog og til kørsel på Bandholm-banen.

KOMMENDE MØDER

Torsdag den 10. december kl. 20.00: Bankospil for medlemmer med hustruer og børn. Efter bankospillet vises jernbanefilm.

10 spil:

1. præmie: ænder eller hamburgerryg

2. præmie: modeljernbanetilbehør

3. præmie: jernbanelitteratur

15 kr. for alle 10 spil

10 kr. for 6 spil

2 kr. pr. spil

Onsdag den 27. januar kl. 20.00: Overingeniør K. Gulstad, DSB, causerer over emnet: »Fremtidens baner«.

Onsdag den 17. februar kl. 20.00: Foredrag om og lysbilleder fra normal- og smalsporede hoved- og sidebaner i Østrig ved Th. Ring Hansen. Det er næppe nødvendigt at have stort kendskab til jernbaneforhold i Østrig, før man ved, at der i dette land findes et utal af interessante jernbaner. Det er en række af disse baner, foredragsholderen har besøgt.

Nyt fra maskinafdelingen

I Maribo er det store arbejde med reparation af lokomotiverne »Kjøge« og »Nr. 5« nu i fuld gang. »Kjøge« er løftet af hjulene, der er sendt til LJ's værksted for afdrejning. Gangtøj, haner, ventiler og armatur er afmonteret og under reparation i København. Kedelrørene bliver nu udtaget fra begge maskiner, så kedlerne er klar til indvendigt eftersyn.

Arbejdet med de 2 loko er meget omfattende, og det er samtidig interessant, idet det giver indblik i konstruktion og drift af damplokomotiver. Vi hå-

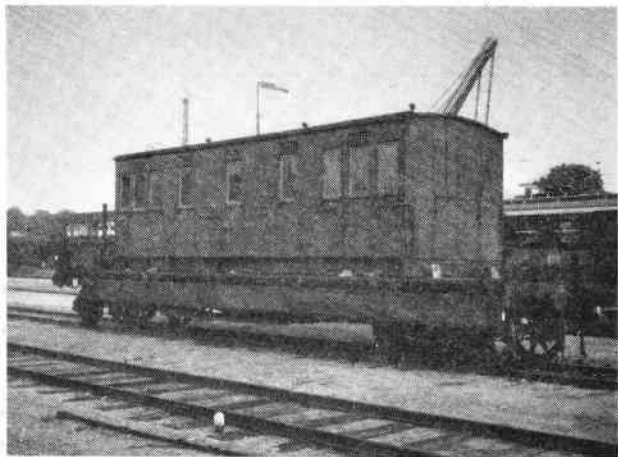
ber, mange vil finde vej til Maribo og give maskinafdelingen en håndsrekning. Oplysninger fås hos Robert Jørgensen (se nedenfor).

I Klampenborg sker der også noget! Lørdag den 10. oktober ankom en vognkasse fra Oure station på den nedlagte Svendborg-Nyborg Bane. Vognkassen stammer fra SFJ's kupévogn CA 50, der byggedes i Hamburg i 1876. Det lykkedes at få samlet 16 mand, der ved hjælp af stationens kran og de nyerehvervede løftebukke fra Gribskovbanen

Bagsværd Supermarked Bagsværd Hovedgade 141	WINTHERS Bageri & Conditori Stationsvej 20 (ved kirken) Tlf. 970120 — Ballerup
Læsø Garnspinderi A/S Læsø Tlf. 084 - 95111 - 60	Nørrebro Væveri Drejervej 8 — Tlf. FA 1145 København NV
FYNS EMBALLAGE Beldringe Fyn Tlf. 180	Lyngby Kjøletøjsfabrik Parallelvej 15 — Tlf. 87 15 29 Lyngby
A/S Assens Automobilhandel v/ Henrik Petersen Autoriseret GM-forhandler Assens Tlf. 450	Maskinfabriken "SIO," A/S Lumbyvej 52 Odense Tlf. 09 - 122715

fik anbragt vognkassen mellem vore øvrige vogne hvilende på nogle sveller.

I begyndelsen af december håber vi, at der er indlagt elektricitet i HHGB A 1 og i værkstedsvognen. Sidstnævnte er blevet lakeret grå og blå som Teknologisk Instituts undervisningsvogne.



Vognkassen fra: Oure (SFJ CA 50) er ankommet til Klampenborg, læsset på DSB TGC 8975. Foto: SR

Der sker stadig noget ... i Hillerød skal GDS trekslede godsvogn fra 1880 læsses og sendes til Maribo. Det er P 209, som foreningen har erhvervet, den sidste af de trekslede vogne.

I Stubberup står nogle gamle kalkvogne tilhørende Faxe Jernbane. Vi har købt den ene af dem, den skal sættes på spor og transporteres til Maribo, hvor den nok skal vække opsigt, dels ved sit ejendommelige udseende, og dels med en brems sidende på kuskæsædet højt oppe på den ene gavl.

Skulle De have fået lyst til at være med ved reparation og restaurering af foreningens jernbanemateriel, kan det oplyses, at Deres arbejdskraft vil være yderst velkommen. – Nærmere oplysning fås hos:

Svend Jørgensen, Blichersvej 5, Helsingør.

Robert Jørgensen, Peder Lykkesvej 60, Kbhvn. S (telf. 55 74 81).

Jens L. Jensen, Lillegade, Avedøre pr. Hvidovre (telf. 78 48 33).

Den største mangel ved skabelsen af vort levende museum for Danmarks privatbaner var, at vi intet materiel havde fra den ældste normalsporede privatbane, Maribo-Bandholm Jernbane, vor egen museumsbane. Stor var vor glæde derfor, da et af vore ivrige lollandske medlemmer, Tom Lauritsen, i sommer meddelte, at han havde fundet en vognkasse på havdiget øst for Rødby Havn. Han mente, den stammede fra Bandholmbanen. Vor næstfor-

mand tog derned og besøgte den. Han fandt, at det drejede sig om en 1. og 2. kl. vogn, altså rigtig gammel 1. og 2. kl., og at vognen endnu indeholdt de gamle sofaer og bænke. En nærmere undersøgelse viste, at det drejede sig om en i 1869 af Rowan bygget vogn leveret til M.B.J. Den var i 1927 blevet udrangeret og solgt til fotograf N. M. Nielsen, Maribo, der siden havde benyttet den som sommerhus og fiskehytte. Vi optog forhandlinger med fotograf Nielsen, der velvilligst gik ind på at sælge vognkassen til foreningen. Vi er nu i gang med at organisere flytningen af »sommerhuset« til Maribo.

Det bliver en stor opgave at restaurere vognen og få den på hjul, men skulle det lykkes til hundredeårsjubilæet, og vi samtidig får restaureret de øvrige lokomotiver og vogne, vi i årenes løb har erhvervet, kan vi vist sige, at vi har en næsten fuldstændig samling af dansk privatbanemateriel.

Sådan bør det være – engang imellem!

Når fatter har fået sin middagslur,
så tag mutter og ungerne på søndagstur.
Glem hverdagens slid og masen
og lad bilen stå i garagen.

Tag med skinnebussen over Bryrup til Vrads,
hvor restaurationstoget har sin holdeplads.
Nyd denne tur uden rat og pedaler
og uden landevejskørselens kvaler.

Børnene får set et damplok-motiv,
fatter får kaffe til sig og sin viv.
Dagen forløber i fryd og gammen,
en dejlig dag for jer allesammen.

(Ovenstående vers er forfattet af værkfører
Herm. Pedersen, Horsens Privatbaner)



»Pirathuset« – den 95 år gamle vognkasse på havdiget ved Rødby havn. Foto: S. Jørgensen

<i>N. EILERSEN A/S</i> Møbelfabrik Skamby Fyn Tlf. (0985) - 2 - 8	FYNS LUFTRINGEFABRIK v/ Th. Nissen V. Stationsvej 23 Odense Tlf. (09) 119925
MASKINFABRIKKEN »TAARUP« Kerteminde Fyn Tlf. (0932) - 70	POUL ANDERSEN Maskinfabrik Kerteminde Fyn Tlf. (0932) - 41
Fyens Andels-Foderstofforretning Ø. Havnevej Svendborg Tlf. 09 - 214283	FYNS KØLERFABRIK Thorsgade 43 Odense Tlf. (09) - 113265
AUTOCENTRALEN Odensevej Bogense Tlf. (0981) - 283 - 383	HOLGER BUHL Al transport IBÆK – Strandvej 2 Tlf. 589 - 4789
Har De prøvet en tur i Veteranjernbanen	Fredericia Trælasthandel A/S Prinsessegade 103 Fredericia Tlf. 24333
ASSENS KARROSSERIFABRIK Middelfartsvej Assens Tlf. 202	H. JØRGENSEN's AUTOMOBILHANDEL Søndersø Fyn Tlf. (0989) - 140 - 240

Husk at skifte!

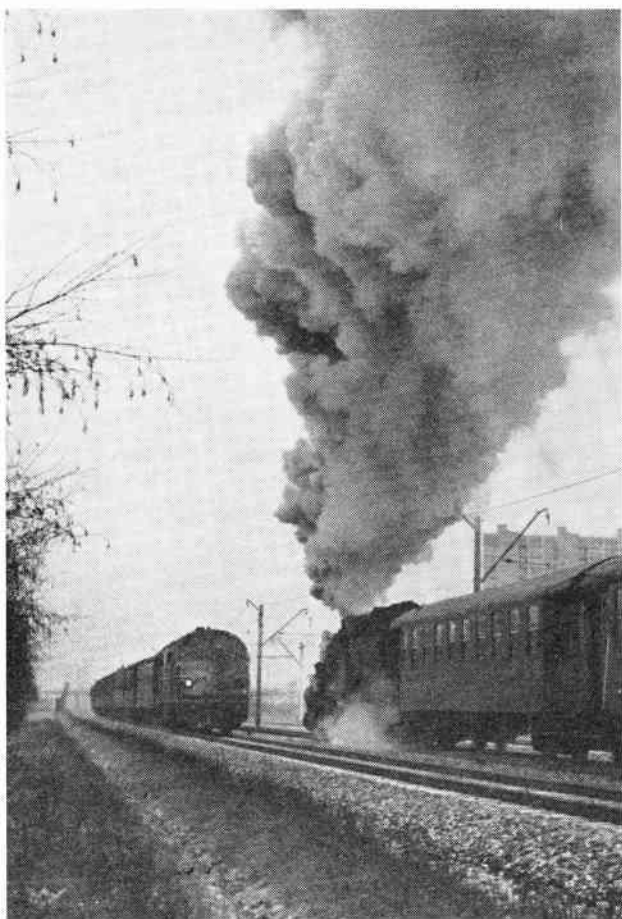
Det var på en lille landstation på Rødby-banen. En rar kone tog afsked med sin søn, der havde bestemt sig til at skabe en ny tilværelse i Australien. —

Hun græd, men måtte jo beherske sig. Omsider fik hun sagt: — Og så farvel, min dreng. Det er jo grumme langt, du skal, og jeg ser dig vel ikke foreløbig. — Men husk nu, at du skal skifte i Maribo.

Jernbanenyt — kort fortalt

DSB-nyt

Nedlagte stationer: Følgende st. er nedsat til trinbræt uden sidespor: Sparkær 31. maj, Thorsager 27. september, Sønderkov 19. oktober og Studsgård 1. december. Sidespor i Veksø nedlagt 15. oktober.



I 1965 vil dampen for alvor forsvinde ud af billedet, og nyt diesel-materiel vil komme ind i stedet.

Foto: H. E. Pedersen

Rettelser: AB købte ikke F 446, men F 466. — F 497 er ophugget 1960. PD 27403 blev solgt til HFHJ 1961 (P 226). Vognen er bygget af Scandian i 1942 til Tyskland, der til gengæld leverede hjulsæt. Efter kapitulationen henstod 3 af disse vogne hos Scandia. De blev overtaget af DSB i 1951–52 og fik PD 27401–403.

I Langå henstod 24. oktober følgende loko: F 439, F 691, F 695, F 696, D 812, D 893, H 786 og E 971. Endvidere følgende tendere: R 949, R 956, R 961, PR 921, H 791, H 797 og E 970.

Et af vore medlemmer kom i sommer hjem syd fra med Nordekspressen, der den dag var en del forsinket. Toget passerede Ringsted kl. 13.50, og der var »ret igennem« hele vejen, således at bremsen ikke blev rørt før Valby, der passeredes kl. 14.18. Strækningen RG–Val, der iflg. tjenestekøreplanen er 59,9 km, blev således gennemkørt på 28 minutter, hvilket giver en gennemsnitlig hastighed på 128 km/t for et tog, der vejede ca. 450 tons. — Godt kørt af en MY! (J. A.)

B 2305 afgivet til drift (Kh) den 19. oktober 1964

Ifølge Berlingske Aftenavis er et lokalt selskab parat til at overtage personbefordringen på DSB-strækningen Hobro–Løgstør, hvis DSB vil nedlægge trafikken her. Man vil da befordre de rejsende i skinnebusser.

Privatbane-nyt

HLA:

Efter at skinneoptagningen er tilendebragt, er sporarealet på Åbybro st. blevet indskrænket til spor 1 og 2 samt læssesporet. Når arbejdet med etablering af automatiske halvbomme er tilendebragt ved Ryå, ophører stedbetjeningen der, medens der stadig vil være trinbræt på FFJ. (Odersh.).

HP

Den fornemme Cadillac, der i mange år har været »direktørvogn« på Hjørringbanerne, har pludselig fået noget at bestille. Den blev i oktober degraderet til »arbejdshest«!

LJ

De stedbetjente bomme ved Nystedvej i Sakskøbing erstattedes den 6. november af moderne automatiske halvbomme med blinklys og klokke.

OHJ

D-maskinen har været opfyret og holdt i reserve, da banens ene dieselloko var på Fyn (se SNB).

<i>STØT DANSK ARBEJDE</i> LR.	KINO-PALÆET Middelgade 14 Randers Tlf. 22066 - 20145
VILLY HANSENS MASKINVÆRKSTED Odense Tlf. (09) - 112550	PAARUP KRO Engesvang — Jylland Tlf. (0681) - 47
A/S ODENSE JERNVARE- & GALVANISERINGSANSTALT Odense Tlf. (09) 119235	NORDBORG SPAREKASSE Storegade — Nordborg — Als Tlf. 51407
KØBMAND LAURITS NIELSEN KORN OG FODERSTOFFER Torvet Faaborg Tlf. 23	Maskinfabrikken »ARGOS« Faaborg Tlf. 0961 - 489
<i>TAILOR MAGASINET A/S</i> Herreekvipering Fisketorvet Odense Tlf. 09 127085	Autohandler SV. AAGE MEHLSSEN Nye og brugte vogne Aut. Domi-forhandler Nørre Broby Fyn Tlf. (0963) - 155
THEILS POULSEN Konfektionsfabrik Ruggårdsvej 12 Odense	SVENDBORG VINKOMPAGNI A.M.B.A. Svendborg Tlf. 09211506

Fra SJ er købt 2 fire-akslede selvtømmende ballastvogne, litra IBö nr. 512 og 517. De er om-litreret og nummereret således: OHJ TH 491 og 492.

SNB

Skinneoptagningen er nu begyndt. Først i september overførtes OHJ M 20 og godsvogn PH 453 til Nyborg; fa. H. I. Hansen (Bogø Værft, Odense), har købt SNB's skinner m.v., og OHJ er aftager til nogle af dem, ligesom HHJ køber både skinner og elektriske sporskifter derfra. Den 10. november var Skårup nået, der begyndtes i Svendborg).

VLTJ

Direktør H. H. Ronøe, der siden 1933 har været driftsbestyrer for Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane, trækker sig tilbage ved årsskiftet. Det lykkes trods alle vanskeligheder dir. Ronøe at få forlænget kommunernes garanti for banens drift indtil 1976!

Efterfølgeren bliver kontorchef J. Frandsen, Hilerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, som har en hel del kendskab til de vidt forskellige forhold i

Vestjylland fra sin tid på RØHJ. Savnet af herr Frandsen vil nok blive lige stort på HFHJ og i DJK, hvor mange af medlemmerne og især DJK som helhed har nydt godt af hans hjælpsomhed og imødekommenhed. Vi er i DJK spændt på, hvad dir. Frandsen siger til at overtage landets eneste privatbane med regelmæssig dampdrift! Vi gratulerer med ønsket om tilfredshed med den nye bane.

VNJ

havde dampen ude med persontog i oktober. Toget, der var et skoleidrætsstævne-tog Nr. Nebel-Varde, vakte kolossal opsigt. Det bestod ikke af VNJ's egne vogne; de var samtidig på vej fra Grindsted med et lignende tog med 4 DSB CP.

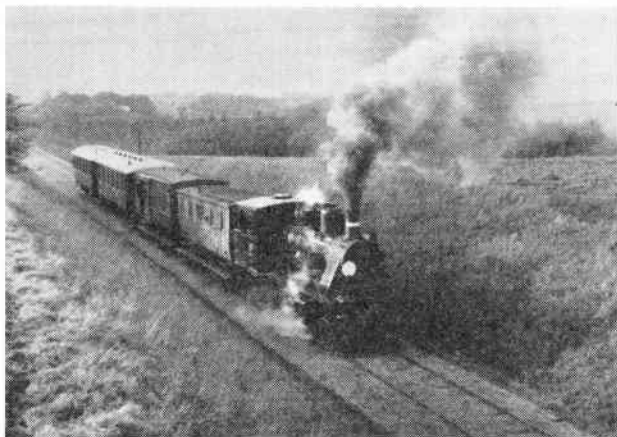
(Helge P. Olsen)

Det er atter blevet rockkampagne, og på de lollandske smalsporbaner køres på livet løs. I Saks-købing både med damp og med diesel, i Nakskov med diesellok. Under et ophold ved Holmeskov Dyrehave nær Saks-købing iagttoges forleden indenfor 1½ time 9 ankomende roetog, heraf 6 fremført med damplok.

Afholdte møder og udflugter:

Mødet i Ålborg den 10. oktober. Der var ialt mødt ca. 30 medlemmer og interesserede. Ålborg Modeljernbane-Klubs anlæg blev besigtiget, der spistes på hjemmeværnsgården. Så causerede O. Boye, der holdtes auktion og sluttedes med film.

Udflugten med Nordfynske Jernbane den 11. oktober. I denne udflugt, der var arrangeret i samarbejde med Odense Modeljernbane Klub, deltog



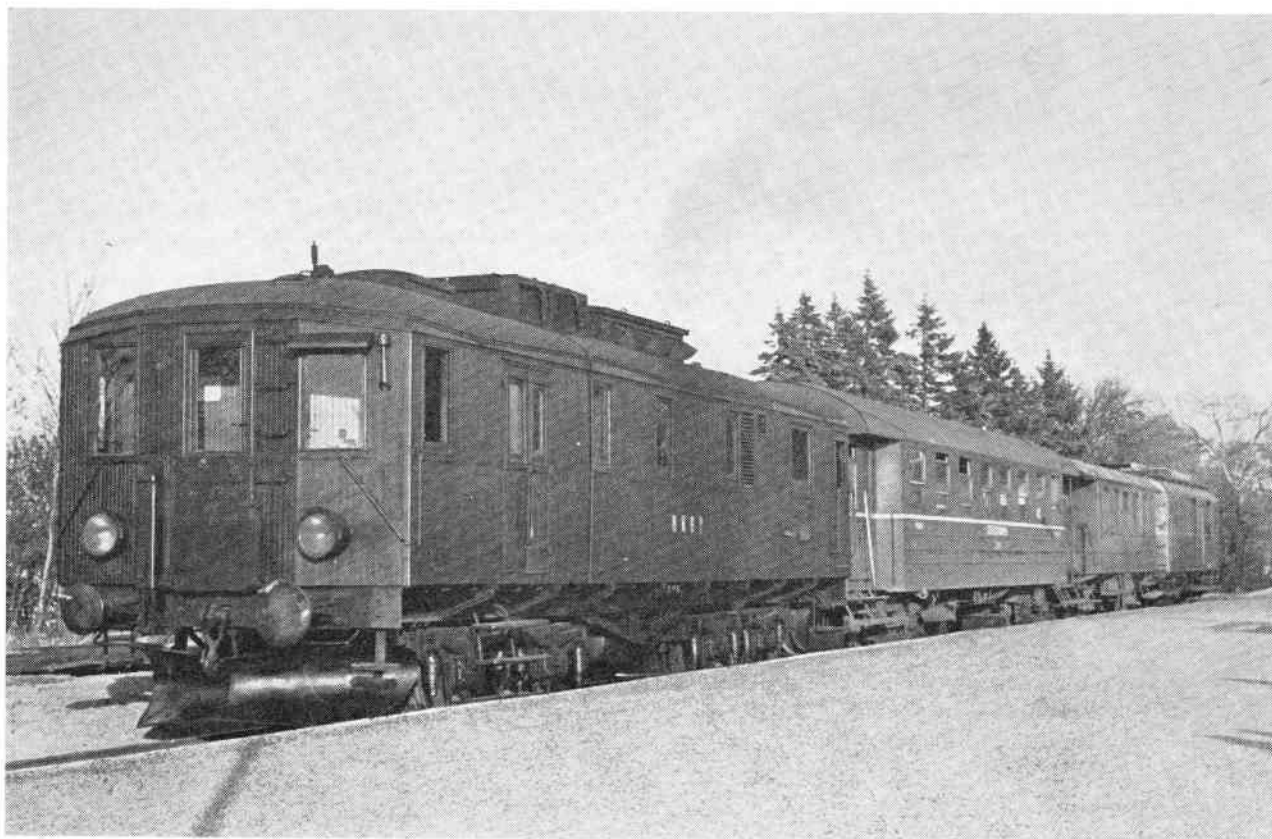
DANSK JERNBANE-KLUBS særtog på Nordfynske Jernbane.
Foto: P. Thomassen

ialt ca. 120, så der blev god brug også for særtogets post- og pakvogn. Toget var oprangeret således:

NFJ nr. III + EH 57 + C 29 + C 30 + D 31. I Bogense var der tid til spisning og remisebesøg, men der savnedes en forud arrangeret fælles spisning. Vejret var godt, og på turen tilbage mod Odense holdtes en række gode fotostop. Det kunne dog ønskes, at visse deltagere var i besiddelse af lidt mere »fotokultur«, så de ikke ved fotostoppene opholder sig på løbebræddernes vogntrin i åbne døre i pakvogne og derved ødelægger fotografernes chancer. En deltager forsøgte at springe af toget under et fotostop – baglæns! Han havde fotoapparat om halsen og mappe under armen! Han var nær ved at falde, var det sket, var han antagelig enten kommet ind under toget eller faldet i grøften; denne var på dette sted dyb og særdeles vandfyldt. – Lad hel're være med at springe af og på togene under kørsel, det er nemlig farligt.

Afskedsturen med linie 19 den 24. oktober foregik i et for årstiden ret pænt vejr, men med et for ringe deltagerantal. Overhalingsmanøvren på Svanovej, der ved et tilfælde blev saboteret af en parkeret bil, vakte en del opmærksomhed. Det var

<i>SIKOVI</i> v/ Sigvald Johansen Metalstøberi — Maskinfabrik Rødeledsvej 60 — Svendborg Tlf. 212014	<i>SVANEHØJ PUMPER</i> Skalborg pr. Aalborg Tlf. 081 - 35300
GEORG HANSEN International transport & spedition Nørrebro 91 Odense Tlf. 09 - 120745	TAARS TEGLVÆRK Taars pr. Hjørring Tlf. 0891 - Taars 72
Hotel NYBORG STRAND Nyborg Tlf. 112	Odense Textilfabrik A/S Ruggaardsvej 115 Odense Tlf. (09) 120260
BOGENSE BETONVAREFABRIK Havnen Bogense Tlf. 78 (0981)	FAABORG CEMENT-TAGSTENSFABRIK A/S Odensevej Faaborg Tlf. (0961) - 21
<i>ASSENBØLLE TEGLVÆRK</i> Alt i mursten Tlf. Skalbjerger 130	<i>Faaborg Radiatorfabrik A/S</i> Vestergade 8 Faaborg Tlf. (096) 1 - 1361
GRAND HOTEL Odense Tlf. (09) 117171	VAGN IVERSEN TRIKOTAGEFABRIK Villavej 29 Ikast Tlf. 51000



Særtog på Gilleleje st. med M 1 forrest.

Foto: H. E. Pedersen

heller ikke hver dag, der kom en linie 19 med bivogn.

Den 27. oktober fortalte afdelingsingeniør Stefensen, DSB, om en rejse i Canada med jernbane og viste lysbilleder. Der var mødt lidt over 100 medlemmer, der fik en fornøjelig aften.

Søndag den 8. november kl. 10.30 afgik fra Helsingør mod Hornbæk et særtog, der vakte opsigt, hvor det kom frem. Det var DJK's motorsærtog på HHGB. Alene togets oprangering måtte vække

opsigt og bringe forundring blandt beboerne langs banen: dieselloko 1 + GDS personvogn C 41 + GDS C 37 + dieselloko 2. Det bør nævnes, at dieselloko M 1 blev bygget i 1921 af DEVA, og at det især gjorde sig bemærket ved sin ejendommelige S-togs lignende fløjte og den tykke blå røg, der konstant steg op fra skorstenen. Efter flere fotostop i det smukke efterårsvejr nåedes Hornbæk. Her spistes på »Bondegården«, hvor bl. a. serveredes dejlige rødspætter! – Toget fortsatte til Gilleleje og tilbage til Helsingør. (SR)

„Die Rhätische Bahn“

Kanton Graubünden er den største af de 25 kantoner i Schweiz og omfatter 7114 km² ($\frac{1}{6}$ af Schweiz). Det er den tyndest befolkede del, 137.000 indb. (19 pr. km²). Den ligger i den østlige del af de schweiziske alper, består hovedsagelig af bjergland og kaldes også »landet med de 150 alpedale«. Hovedstaden er Chur (udtales Kur), en hyggelig by med gammel og ny bydel.

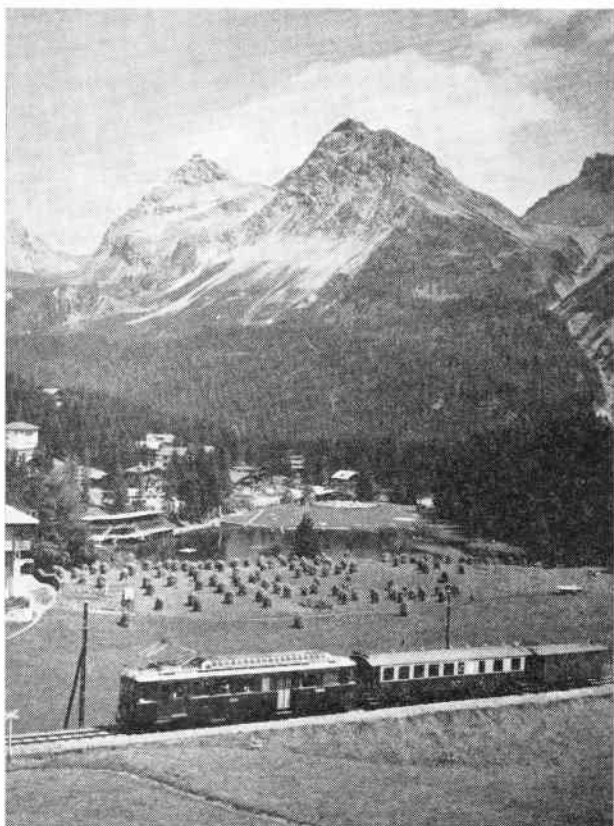
Jernbanerne i Graubünden hedder »Die Rhätische Bahn«, de er alle smalsporede (1000 mm) ad-

hænsionsbaner, og siden 1922 elektrisk drevne. Den måde, teknikken har måttet løse den vanskelige linieføring på i Graubünden, er noget helt enestående.

Hovedlinien er Albulabanan: Chur–Thusis–Albula–Engadin–Bernina–Tirano, denne bane forbinder nord og syd. Den 145 km lange strækning giver den rejsende en aldeles storslået oplevelse. Toget forlader Chur 586 m o.h., ankommer til Engadin (Pontresina, St. Moritz) 1800 m o.h. (på

<i>AUSTRIA-PLAST</i>	AURA-SKO
G. MEULENGRACHT-JENSEN Eversvej 11 Frederiksberg	KØB DANSK BH
<i>KNUD IVERSEN</i> Flæskehallen 44 Kødbyen	<i>TH. OLESEN</i> Frederiksborggade 11 MI 222 København K
THOMAS NISSEN Grønttorvet Valby	SVEN FALK Flytteforretning Gyvelvej 4 – Vejle Tlf. 613
Dansk Signal Industri Finsensvej 78 FA 6767	Smedemester MOLBECH-PEDERSEN Nørrebrogade 8 – Fredericia Tlf. 21970
<i>N. Børresen's Metalvarefabrik A/S</i> Bygmestervej 4 – Kbh. N. Tlf. AEG 6116	<i>FREDERIK WRAA</i> Østergade 55 Assens Tlf. Assens 310
FERDINAND BANG's EFTF. v/ H. V. Hansen Algade 9 – Roskilde	RANDERS RUSTFRI STÅLINDUSTRI Mejerimaskinfabrik Tlf. 25794
VOLVO Autohuset ALFR. PEDERSEN Hovedgaden 57 Kgs. Lyngby Tlf. 87 35 49	VEJLE SLIDBANEFABRIK Alt i autogummi Aut. vulkanisør Fiskergade 10 – Vejle Tlf. 748

denne del af strækningen medfører hurtigtogene spisevogn), fortsætter med Berninabanen over Berninapas 2257 m o.h. ved foden af gletcheren og de sneklædte Berninaalper og slutter i Tirano 460 m o.h. Det nuværende net af »Die Rhätische Bahn« strækker sig over 394 km incl. de 3 strækninger Chur–Arosa, St. Moritz–Tirano og Bellinzona–Mesocco. Togene kører gennem 117 tunneller og gallerier med en samlet længde på 38 km og over 480 broer med en samlet længde på 12 km. Kørespændingen er 11.000 volt vekselstrøm, 16⅔ per., dog på strækningerne Chur–Arosa 2000, St. Moritz–Tirano 1000, Bellinzona–Mesocco 1500 volt jævnstrøm.



Arosa, Graubünden, Schweiz. Rhätische Bahns moderne motorvogn med persontog ved Arosa Untersee.

Foto: Fiechter, Arosa

De betydeligste brobygninger er: Wiesenviadukt mellem Filisur–Wiesen, 88 m høj og 210 m lang, Solisbroen mellem Solis og Tiefencastel, 89 m høj og 130 m lang, Landwasser viadukt mellem Alvanau og Filisur, 65 m høj og 130 m lang, denne er bygget i kurve med 100 m radius; Langwiesviadukt ved station Langwies, 62 m høj og 287 m lang. Af tunneller den 5865 m lange Albulatunnel, 1823 m o. h., den højst beliggende alpetunnel i Europa.

På grund af landskabets karakter skal banerne overvinde store højdeforskelle, men ingen del af

banerne er bygget med tandhjulstrækninger. Berninabanen, St. Moritz–Tirano er 61 km lang. På de 27 km (altså 44 pct. af den samlede strækning) er der 70 % stigning, det er den højstbeliggende og stejleste adhæsiionsbane i Europa! Andre stærke stigninger: Chur–Arosa og Bellinzona–Mesocco 60 %, fra Klosters til Davos 45 % og mellem Bergün–Preda 35 %. Berømt er også sløjferne på bjergstrækningerne med deres vekslende og storslåede udsigter, som mellem Alp Grüm og Poschiavo på Berninabanen, mellem Klosters–Davos Laret og særlig på Albulabanen mellem Filisur–Bergün–Preda.

Det rullende materiel består af 1420 enheder, herunder 4 ældre damplokomotiver, hvoraf det ene af typen G 4/5 nr. 108 i vinter er blevet hovedrepareret, og den 7. juni kørte særtogstur på Albulabanen med 200 deltagere fra St. Gallen jernbaneklub! Endvidere 46 elektr. lokomotiver, 36 elektr. motorvogne, 260 personvogne med 14.000 pladser, 900 rejsegodsvogne, godsvogne, specialvogne og snepløve.

I 1963 befordrede »Die Rhätische Bahn« 8 millioner rejsende og 800.000 tons gods.

Snerydningen på banerne kostede i 1963 560.000 kroner.

Chur–Arosa Bahn, også kaldet »Schanfiggerlinien« (26 km) – er den korteste strækning under Rh. B., men ikke den mindst interessante, for denne strækning giver et godt indblik i de problemer, jernbanekonstruktører har skullet løse i Schweiz. Banen blev bygget på mindre end 3 år, og indvielsen fandt sted den 12. december 1914. Den har i år 50 års jubilæum.

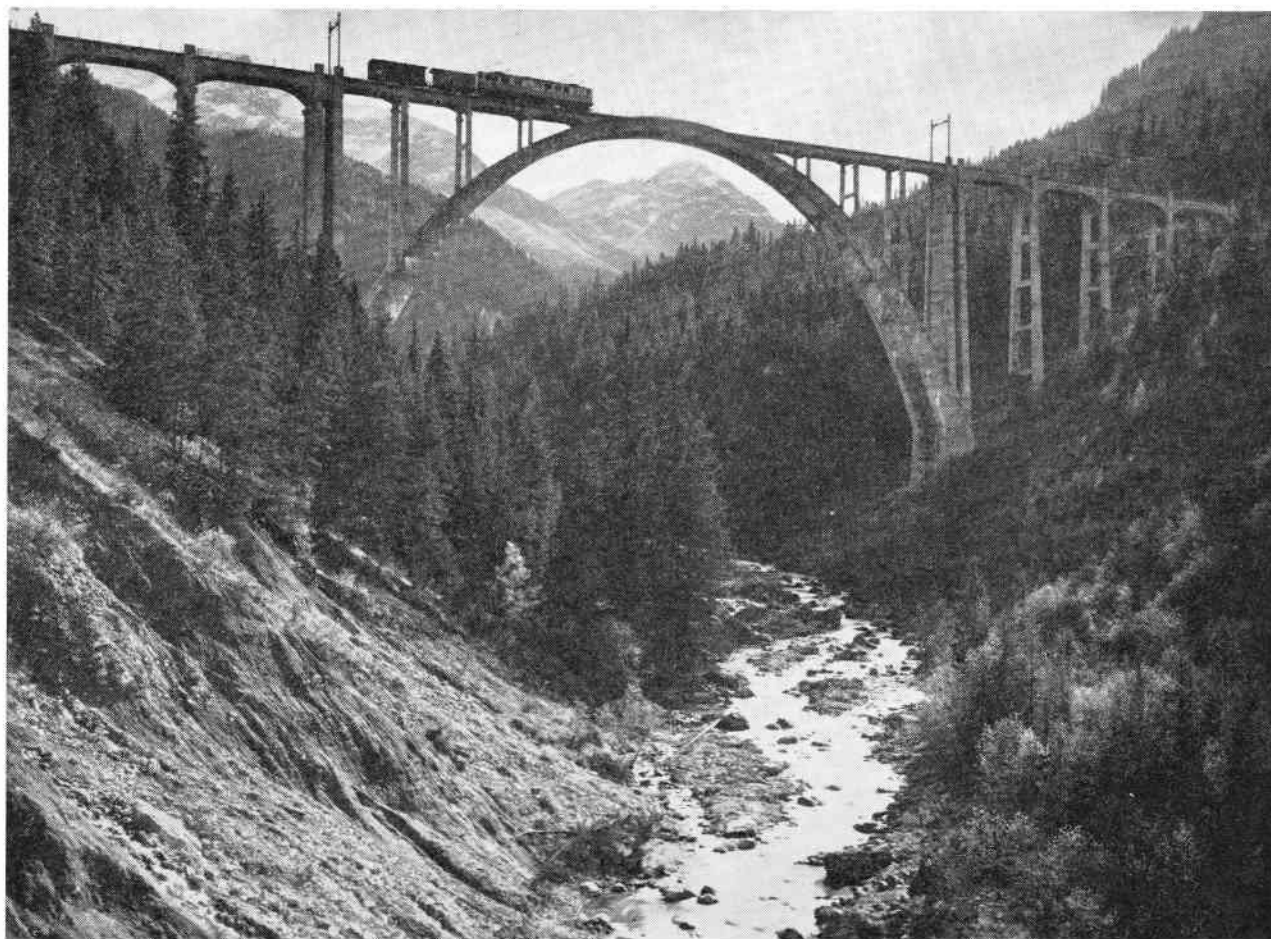
Med broer, tunneller, kurver (min. radius 60 m) er denne bane rigt forsynet, trods det at banen kun føres en gang over Plessurfloden ved Langwies. Af den 26 km lange strækning ligger 1747 m eller rundt regnet 7 pct. på 40 broer og 2714 m eller 10,6 pct. af den samlede længde gennem 18 tunneller.

22.101 m ligger på stigning, deraf 18.147 m eller 70,5 pct. af strækningen med 60 %. Højdeforskellen Chur–Arosa er 1154 m. Køretiden for »hurtigtog« på denne strækning er 1 time 2 min.

For at omsætte dette til danske forhold: Kbh. H. – Hedehusene 26 km. På denne strækning skal banen overvinde en højdeforskel på 1154 m – SAS-hotellet i Kbh. er 70 m højt, altså denne højde 16 gange!

Vi tager en tur med toget. På banegårdspladsen i Chur holder toget, en knaldrød, fireakslet elektr.

Slagtermester MAGAARD Søndergade 27 — Vejle Tlf. 2699	F. L. LARSENs EFTF. Elektro installatør Skyttehusgade 32 — Vejle Tlf. 1900
VEJLE SALATFABRIK v/ Peter Lund Grejsdalsvej 19 — Vejle Tlf. 2141	EGTVED BETONVAREFABRIK Egtved Tlf. 375
<i>A/S De danske Blodfoderfabriker</i> Vejle Tlf. 496 - 497	JOHS. BERTELSEN & SØN Maskinfabrik Odense Tlf. (09) 112344
BRD. NØRBOS Maskinværksted Sydhavnen — Vejle Tlf. 4303	H. LARSEN & V. JENSEN Blikkenslagermestre — Vand & Gas Værksted - Vejle Nordhavn Vejle — Tlf. 581 - 3476
RIBE STØBEGODS Vejle Tlf. 329	E. KIMOSE Otto Rudsgade 100 — Aarhus Fabrikation af slacks Tlf. 63633
JU-CA Fabrik for Helautomatisk Oliefyr Engmestervej 3—5 - Bybæk - Vejle Tlf. 8615	Tomas Jensen TRIKOTAGEFABRIK Grønnegade 7 — Ikast Tlf. 51136
MEHLS KØRESKOLE Amaliegade 32 — Børkop pr. Vejle Tlf. 89	BINDSLEV AFHOLDSHOTEL Bindselev — Jylland Tlf. 25
Blikkenslagermester HANS GRAM Vand — Gas — Centralvarme — Oliefyr Koldingvej 11 — Vejle Tlf. 4560	A/S HENRY CHRISTIANSEN Sejlstensgyde 2—4 — Haderslev Tlf. 22541 Tømmerhandel



Chur-Arosa Bahn (Rhätische Bahn). Langwieser-viadukt.

Foto: Albert Steiner, St. Moritz

motorvogn, en fireakslet personvogn i farverne grøn/creme og som regel en godsvogn, alt rent og velpudset. Motorvognen er af den nye kraftigere type, banen anskaffede i 1957, der blev anskaffet ialt 6 stk., og en af de gamle blev ombygget. Disse motorvogne trækker ved bjergfart 60 tons med en hastighed på godt 25 km/t. (60‰ stigning). – Der er 1. og 2. klasse, og disse er moderne indrettet, gode sæder og store panoramaruder.

Et par minutter før afgang er toget næsten fyldt. Der bliver givet afgang, vi starter, og med 15–20 km fart og gennem gaderne i Chur, farten kan ikke være højere, da tværgående gader uden trafikregulering og med megen motortrafik krydser os. Vi passerer den gamle byport »Obertor« og fortsætter nu langs Plessurfloden, – ved udkanten af byen ligger banens værksteder, – kort herefter snævrer Schanfiggerdalen ind til en smal slugt. Her begynder stigningen, gennem tunneller og på broer over dybe slugter går det på bjergsiden stadig opad. Det ene storslåede panorama afløser det andet. Vi passerer den 90 m lange og 53 m høje Castielerviadukt, videre slynger banen sig opad gennem frodige

græsgange med alpekøer. Stationsbygningerne på denne bane er noget helt enestående, bygget helt af træ i chalet stil og rigt blomstersmykkede, altså det vi forstår ved »schweizerstil«. På facaderne er malet ordsprog, på station Lüen-Castiel: »Hvor der er vilje, er der også en vej«. Byerne, som vi vel nærmest vil kalde flækker, ligger ca. 100 m højere oppe på bjergsiden. Vi fortsætter over Gründjetobelviadukt, 145 m lang og 46 m høj, og snart kan vi se Langwiesviadukt, den er vel nok placeret på et af de skønneste steder på turen, hvor hele den storslåede natur rigtig udfolder sig for vore øjne. Langwies station passeres, og på denne station er malet det manende ordsprog: »Tiden gør høje og lave lige, men den iler, forstå det og arbejd!« – Banen kurver tilhøjre over Langwiesviadukten, denne er 287 m lang, midterfaget 100 m bredt og højden 62 m. – Det er den første jernbetonbro i Schweiz, en elegant løsning. Toget fortsætter nu på højre side af floden, og efter stationen Litzirüti går banen i sløjfer opad bjergsiden, men da vi kører gennem en tæt granskov, er her ikke meget udsyn, men enkelte korte glimt dybt ned til floden; snart kom-

<i>ESBJERG BANK A/S</i> Kongensgade 70 — Esbjerg Tlf. 28200	MISSIONSHOTELLET ANSGAR Sønderborg Tlf. 22472
B.P. ESBJERG DEPOT Tlf. 29191	I/S AXEL ÅKERMAN Næsby Fyn
Bagermestrenes Rugbrødsfabrik i Sønderborg Helgolandsgade 13—15 Tlf. 24450	Murermester H. FEDDERSEN Heimdalsvej 23 — Fredericia Tlf. 21840
BECH's HOTEL Tarm — Jylland Tlf. 2	Spis frugt, det er vejen til sundhed BRDR. NISSEN Esbjerg
ALS HESSELAGER FLØDE IS Løngang 2 — Sønderborg Tlf. 044 23160	Kig ind til pottemageren i JUELSMINDE
BACH TRIKOTAGE Nyvang 10 — Ikast Tlf. 51652	<i>FARVEBOTTEN</i> v/ K. Løndal Danmarksgade 23 — Fredericia Tlf. 21337
<i>COMET</i> Trikotagefabrik Norgesgade 9 — Ikast Tlf. 51465 - 51937	STRIKSON Industrihuset Boulevarden Vejle Tlf. 5122
BILLARDRESTAURANTEN ITALIANO v/ Th. Hansen 4 hel match kegle 1 hel match karambole Hjørnet af Jyllandsgade og Bjergegade Tlf. 23105 Fredericia	Malerfirmaet IVERSEN & JENSEN Vejle Skiltefabrik Søndergade 28 — Tlf. 1156 Navnet, der borger for kvalitetsarbejde

mer Arosa til syne højt oppe, og efter vi har passeret Untersee, kører vi gennem en tunnel under byen og kommer ud på stationen, der ligger ved den større Obersee.

Chur–Arosa Bahn

Arosa er en helårs kur- og turistby, den tørre, støvfri ozonholdige luft og ikke mindst den skønne beliggenhed har gjort den til et yndet feriested.

Efter en tur med banen konstaterer man, at banens såvel faste som rullende materiel er af en høj standard.

Vinteren er banens højsæson, hvor togene fremføres sammenkoblet som dobbelttog.

Det er dejligt at komme til et skønt land, hvor man ikke drømmer om at nedlægge selv de mindre sidebaner, men tværtimod moderniserer og udbygger for at opfylde kravene, der i dag stilles til personbefordring på jernbaner.

Dette var kun et lille glimt, – tag selv derned og oplev »Die Rhätische Bahn« og det skønne Graubünden i Schweiz. Det er billigere, end De tror, når De udnytter »Ferienbillet«. God rejse!

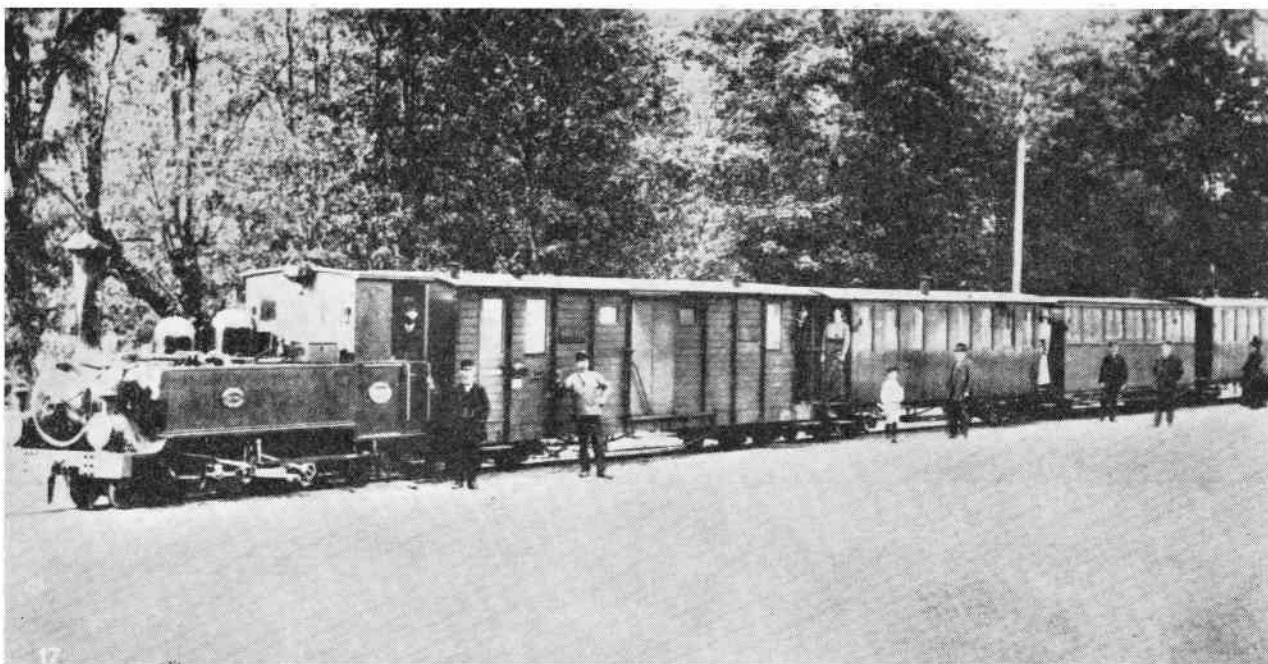
B. Chorfitzen.

Svenske Jernbaner 1

Nättraby–Alnaryd–Älmeboda Järnväg

Når man før krigen skulle her fra København over til sommerhuset i Blåningsmåla, var det en mere kompliceret historie end i dag, hvor man enten tager færgen til Malmø og videre fra »Centralen« med rälsbussen direkte til Nättraby og derfra videre med SJ's store hvide busser eller tager bilen derover, noget der begge dele tager godt fire timer. Nej dengang måtte vi afsted med færgen fra Frihavnen kl. 5.47 om morgenen for at nå persontoget fra Malmö 7.45, Eslöv an 8.21, hvor vi kom over i det første privatbanetog: Östra Skånes

Järnvägers, 2.–3. kl. persontog, Eslöv af 8.35, an Kristiansstad, 67 km længere fremme, kl. 10.02. Her begyndte smalsporsturen, idet vi fra den fjerneste nordlige perron på den store station kom over i Blekinge Kustbanors gennemgående persontog, der over 1,067 m spor førte en de godt 120 km til Nättraby på knap fire timer. Tog turen lang tid, var befordringen til gengæld god, velaffjedrede boggievogne med kurvesofaer og store spejlglasvinduer. Og så holdt vi endelig på Nättraby Norra station, tæt op til BKB stationen, Nättraby–Alnaryd–Älmeboda Järnvägs daglige blandetog nord-



*Persontog på Nättrabyhamn st. Lok. nr. 3. Axel E. Linvall.
Bemærk den 3. vogn, en af de oprindelige vogne fra NAF
1897.
(Järnvägs museet)*

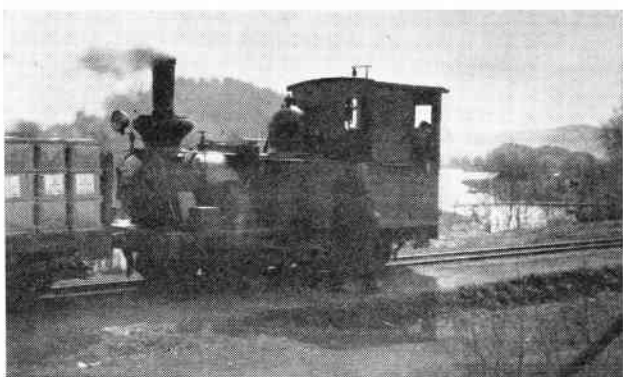
FREDBERGS MONTERING Metalvarefabrik Nørrebrogade 35 — Vejle Tlf. 4200	HAARBY MASKINFABRIK Haarby Fyn Tlf. 334
Ikas Isolering A/S Fredericia 22877 IKAS Varme — Lyd — Kulde	BRDR. HANSEN Herreekviperingshandel & drengetøj Frederikssund
Henrik Fog ISENKRAM Danmarksgade 13 — Fredericia Tlf. 23822	Vognmand RIKARD ANDERSEN Sandal — Erritsø pr. Fredericia Tlf. 24839
RESTAURANT GRØFTEN Vendersgade 65 — Fredericia Tlf. 20472	<i>LØNSTRUP BADEHOTEL</i> Jylland Tlf. 41
<i>A/S UNIKA-VÆV</i> Sølvgade 38 K.	Landsforeningen for DANSK BETONVARE INDUSTRI Fredericia
ITALY HERREMAGASIN Stedet for moderne mænd Odense Tlf. 121717	BRDR. LARSEN A/S Odense
<i>MOTORCENTRALEN</i> Torvet Faaborg Tlf. 842 (0961)	VÆVERIET BECA A/S Bygade 47 — Tlf. 964307 Glostrup
MASKINFABRIKKEN »HATRI« Østerbro 32 Odense Tlf. (09) - 112860	Grønnemose Karrosseriværksted v/ Jørgen Jørgensen Aarup Fyn Tlf. (0943) - 426

på, tog 4, afgang Nättraby N kl. 14.30, an Blåningsmåla, 22 km, kl. 15.39, damplokomotiv 1C1 »Axel E. Lindvall«, en 2.-3. klasses boggievogn med plads til hele 24 passagerer, en lige så stor rejsegodsvogn, 12 2-akslede tomme tømmervogne, og det altså sammen på et så diminutivt spor, at man troede, man stod i et af barndommens eventyrlande.



2. klasses kupeen i personvogn 7, Nättrabyhamn. 1937.
Foto: BW

Ja, nu er det længe siden, at det sidste persontog dampede op ad Nättrabyåns dal mellem de klippehøjder, der tårnede sig op på begge sider, over sletten ved Björkeryd, langs den smilende sø til Bråstorp, langs små vandfald mellem Alnaryd og Milhallarna, mellem mægtige rullestensblokke på plateauet mellem Blåningsmåla og Svarthövden og i skarpe kurver op ad de stærke stigninger til Smålands højland og ind i de endeløse skove nord om Eringsboda for til sidst at ende i den smilende kirkeby Älméboda, 49,1 km nord for det sydlige endepunkt ved Nättrabyhamn.



NAÄJ lok. nr. 1 nord for Blåningsmåla, sommeren 1936.
Foto: BW

Er der noget sted i Danmarks nærhed, hvor der endnu eksisterer en afvekslende og uberørt natur, er det i Blekinge og de tilgrænsende dele af Syd- og Østsmåland. Det store smålandske højdeplateau sænker sig ved grænsen til Blekinge brat ned mod

kystsletten, og på grænsen, hvor isen har stået og skuret, er der snese efter snese af småsøer, flade lyse løvtræskransede søer blandet med dybe mørke klippesøer kranset af fyr og gran. Fra højlandet baner den ene å efter den anden sig vej i småfald mellem klippeblokke og skovklædte højder ned mod Østersøkysten, fra vest mod øst, Helgeån, Holjeån, Mörrumsån, Mieån, Bräckneån, Ronnebyån og Lyckebyån og mellem dem den smukkeste og vildeste af dem alle, Nättrabyån. Op gennem disse ådale strækker sig den ene sidebane ved siden af den anden, Kristiansstad-Hästveda, Kristiansstad-Älmhult, Sölvesborg-Olofström-Älmhult, Karlshamn-Vislanda-Bolmen, Bredåkra-Tingryd, Karlskrona-Växjö og sidst, men ikke mindst NAÄJ. På samme måde som åløbene og vejene langs disse siden oldtiden havde forbundet havnene og byerne i kystbygden Karlskrona, Ronneby, Karlshamn og Sölvesborg med den nordlige del af kystsletten og skovbyggerne i nord, på samme måde blev det fra forrige århundredes slutning banerne, der formidlede forbindelsen mellem byerne og deres opland i nord. På tværs af landet fandtes kun kystbanen og nogle dårlige stenede og bakkede skovveje.

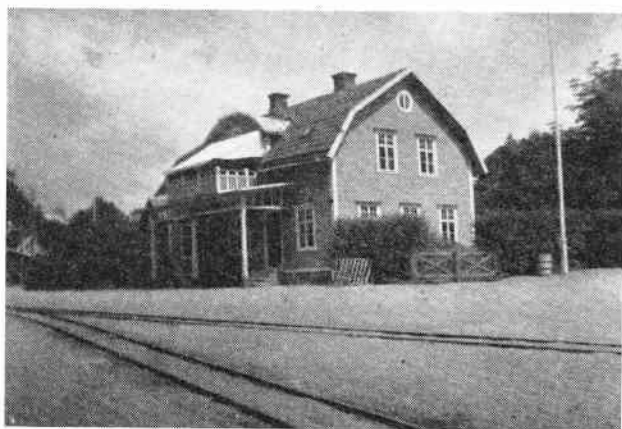


Dieselloket på drejeskiven i Älméboda, forår 1939.
Foto: BW

Initiativtageren til banen op gennem Nättrabydalen var godsejer Axel E. Linvall på Havsgården, der i 1889 havde set Decauvillebanen på verdensudstillingen i Paris, hvor den berømte franske ingeniør havde vist en bane med 600 mm sporvidde udelukkende forsynet med boggievogne, således at boggievogne til samtlige vogne var ens, og der på disse kunne anbringes forskellige vognkurve enten lavet på fabrikken eller banens egne værksteder lige fra åbne godsvogne til postvogne og personvogne. Han havde klart set denne jernbanetypes muligheder, og efter at disponent Hummel på Kosta Glasbruk havde åbnet en sådan bane mellem Kosta og Lessebo, kun et halvt hundrede km nordligere, lykkedes det hurtigt Linvall at opnå gehør for gennemførel-

<i>FORD</i> A. Philipsen akts. Viborg Tlf. 3511	GUDBJERG AUTOVÆRKSTED Hesselager Fyn Tlf. (0925) - 110
KØB DANSK O. T.	SØNDERBORG TURISTFART Sundsmarksvej 47 Sønderborg Tlf. 21826
K. T. KNUDSEN A/S Vand – Gas & Varmeservice Wichmandsgade 3 Odense Tlf. 09 - 121065	HOTEL SILKEBORGSØERNE Laven pr. Silkeborg Tlf. 1
MIDDELFART KARROSSERIVÆRKSTED Assens Landevej Middelfart Tlf. Middelfart 650	HOLM & LAURITZEN Murermestre Luthersvej 19 – Nr. Voldgade 72 Fredericia Tlf. 20510 - 20763
Glasfiberfabrikken »JACO« Industrivej – Næsby Odense Tlf. 09 119705	Murermester H. E. JENSEN Sandal, Erritsø pr. Fredericia Tlf. 059 - 24743
Murermester JØRGEN ANDERSEN Måløv Byvej 105 – Tlf. 971306 Ballerup	LORENS PETERSEN Alt i køleanlæg & køleskabe Ømkulevej 26 – Vejle Tlf. 3347
<i>STØT DANSK ARBEJDE</i> I. S. H.	HOTEL LITORINA Løkken – Jylland Tlf. 44
A/S JUCAN Maskinfabrik Traktorer og entreprenørmaskiner Stegsted Odense V. Tlf. 110155	A/S JACOB JACOBSEN EFTF. Malerforretning Kongevej 12 – Damgade 8 A Sønderborg Tlf. 22114

sen af en sådan bane fra Nättrabyhamn nordpå til Alnaryd



Nättrabyhamn st. Sommeren 1938.

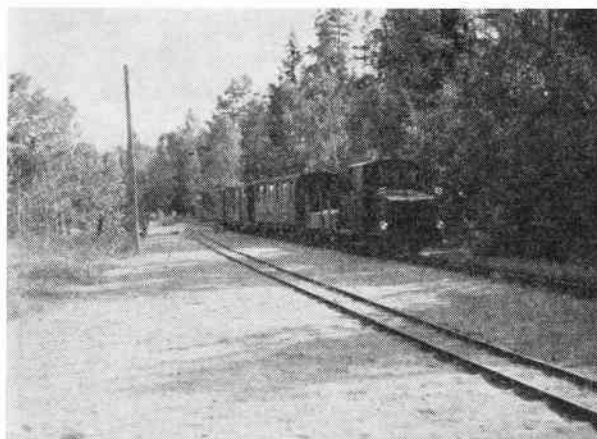
Foto: BW

Et alvorligt problem opstod imidlertid under forarbejderne, idet Linvall gik ind for, at banen skulle have sin hovedforbindelse med Karlskrona ved hjælp af dampbådene fra Nättrabyhamn til Karlskrona, da Blekinge Kystbanor havde forlangt et helt urimeligt årligt tilskud for at optage banen på Nättraby station, medens banens formand, der tillige var bestyrelsesmedlem i den større bane, gik ind for, at hovedforbindelsen skulle etableres med kystbanen. Til sidst endte det med, at banen, som foreslået af Linvall, kom til at krydse kystbanen i en underføring tæt øst om Nättraby station, men at der dog byggedes et stikspor op til denne, således at NAJ opførte en særlig lille station tæt op til BKB's, idet togene, når de kom nede fra havnen, kørte under kystbanen og så bakkede op til Nättraby Norra. For at få togene ind i nærheden af stationsbygningen, der lå for enden af sporene øst for terrænet, måtte man køre forlæns ind til den lille jordperron. Når man så skulle videre, måtte toget igen bakke ud til rangerhovedet for så at køre fremad, nedad den skrånende bane til hovedsporet og fortsætte mod nord, en manøvre der, når der tillige skulle rangeres, kunne tage både 10, 15 og 20 minutter og unægtelig gjorde sit til, at det blev lidt af en dagsrejse at drage op gennem Nättrabydalen. I de senere år af banens levetid, da bilkonkurrencen dukkede op, fik man dog opholdet helt ned på 2 minutter, idet man blev holdende ved rangerhovedet, der lå lige så godt som Nättraby N for BKB stationen, og der næsten aldrig var lokale rejsende. Udvekslingen af vogne mellem NAJ og BKB skete så gennem et rangertræk fra havnestationen op til Nättraby Norra.

Nättrabyhamns station var noget for sig, ligesom havnen, der ikke var en havn i almindelig forstand, men blot to brygger på hver sin side af den her

dovent fremglidende brede å. På østsiden var en stensat kaj bag kirken, hvor mindre sejlere og motorskibe kunne losse eller laste tømmer og grus og andet gods, medens der på den modsatte side var en træbrygge langs bredden med en lav pavillon, hvor dampbåden fra Karlskrona lagde til tre gange om dagen. Stationen kom til at ligge på østsiden, således at der kunne føres spor ned til lastkajen, og de rejsende måtte så gå på en smal bro over åen for at komme over til dampbåden.

Terrænet lå malerisk med åen på den ene side og bjergskråningerne isprængt klippestykker på den anden. Den oprindelige stationsbygning var et lille træskur, men efter få års forløb byggedes en elegant bygning, der mere lignede en villa for velhavende folk end en jernbanestation, med sit høje mansardtag og store altan, hvor der i sommertiden altid var trukket en stribet baldakin hen over trafikchefens kaffebord. Der var ingen perroner, men til gengæld var der over stationspladsen spredt et tykt lag grus, der altid var fint jævnet og revet. Værksteder og remiser lå i nordenden af stationen tæt ved udkørslen på hvis østside var et spor op til en diminutiv drejeskive. Ved remisen fandtes nogle enkelte, ved banens senere udbygning helt utilstrækkelige, opstillingsspor.



Blandet tog på Blåningsmåla station, sommeren 1939.

Foto: BW

I Nättraby Norra fandtes hovedsageligt kun sporplads for vogne, der skulle omlastes. Stationsbygningen var som nævnt ganske lille af en ejendommelig type med gavlen ud mod terrænet og bygget således, at taget gik så langt ud over væggen, at der blev en overdækket loggia båret af to bjælker foran bygningen. Foruden fire holdepladser fandtes kun tre yderligere stationer, Björkeryd ved en lille sø kort efter at banen var gået over åen på en 20 m lang bro af svære jerndragere, Tving på et sted hvor ådalen åbner sig til en smilende slette, hvor der findes savværk, skole, kirke og småindu-

Dansk Elektrisk Kompagni Eyv. Finsen A/S Jagtvej 111 — Tlf. 343001 København	HOTEL VESTJYLLAND Vestergade 17 — Varde Tlf. 052 21391
DANSK BOLIGSTAAL Ryesgade 2 — Nørresundby — Tlf. 30611 Fabrikation af DA-BO stålmøbler. DA-BO kontorstole	J. PETERSEN Beslagfabrik Priorgade — Nibe Tlf. 29
<i>TAGE TRABERG</i> Maskinfabrik Finlandsgade 31 — Aarhus Tlf. 68655	TARM MASKIN- & BEHOLDERFABRIK Tarm — Jylland Tlf. 114
M. SEEST Maskinfabrik Kaløgade 5 — Aarhus Tlf. 35244	TURISTHOTELLET Fanø Vesterhavsbad Fanø Tlf. 051 62054
<i>Oddense Maskinsnedkeri</i> Oddense pr. Balling v. Skive Tlf. Oddense 5	M. ANDREASEN & SØN Glarmestre Vardevej 14 — Vejle Tlf. 1830
SKJERN HOTEL Skjern — Jylland Tlf. 39	<i>ANNI & BENT KNUDSEN</i> Sølvsmiede Dyrehavevej 103 — Kolding Tlf. 24121
THYREGOD KRO Borgergade 7 — Thyregod pr. Vejle Tlf. 7	JERNSTØBERIET KONGEÅ A/S Vamdrup Tlf. 333
<i>»Perfekt« Vulkanisering</i> Vestergade 18 — Nyborg Alt i nyt og brugt — Slidbaner med samme garanti som nye dæk Tlf. 872	MØRTEL- OG BETONVAREFABRIKKEN Nova Vissenbjerg Tlf. Skalbjerger 139

strier, og endelig endestationen Alnaryd med et nu nedlagt jernværk, der oprindeligt udnyttede de rige fund af myremalm i omegnen og senere blev omdannet til sømfabrik. At beskrive stationsbygningen er umuligt, den skal ses, to gavle vendt mod banen og forbundet med et tilbagetrukket andet stokværk med en mindre tilbygning midtpå med et kæmpevindue og et rundt, stærkt overskydende tag. Jo, i halvfemserne kunne man lave slotte i træ i Sverige. Det første driftsmateriel bestod af to damplokomotiver af typen 1B1, bygget hos Motalas Mekaniska Verkstad, svarende til lokomotiver bygget i de samme år til bl. a. Munkedals Jv. og Stavsjö Jv. Personvognsmateriellet bestod af to boggievogne, indeholdende 2. og 3. kl., mest lignende cigarkasser med indsatte diminutive ruders og for enderne en lige så diminutiv platform, der ikke strakte sig ud til vognens sider. Den sidste af disse vogne eksisterede lige til banens nedlæggelse, men anvendtes ikke meget i de senere år. Herudover fandtes 2 boggietømmervogne og 12 2-akslede godsvogne, hvoraf 2 lukkede.



Udkørsel fra Nättrabyhamn mod nord, 1937.

Foto: BW

Banen til Alnaryd, hvis anlæg var påbegyndt i 1893, åbnedes den 25. maj 1895, men allerede på dette tidspunkt var det klart, at Alnaryd ikke var et naturligt endepunkt, og kræfter var i gang for at drage den yderligere nordpå. Allerede i 1899 fik man koncession på forlængelsen, og i 1905 åbnedes denne til Eringsboda, 31 km fra Nättrabyhamn, med to mellemstationer Blåningsmåla og Svarthövdén, begge liggende midt i vildt og kuperet terræn, hvor små græsklædte stykker mellem bjerg højderne giver næring for et fattigt landbrugs få kreaturer. I dag vil næppe nogen kunne forstå, at der blev lagt jernbanestationer på disse steder, men man må heller ikke glemme, at i skovsognene her er befolkningen mellem 1900 og 1964 sunket til under det halve og al landbrugsdrift praktisk talt ophørt. Eringsboda er den øvre Nättrabydals største kirkeby med handlende, håndværkere, små-

industrier, flere savværker, læge, skole, hotel m.m. og var i hele banens levetid dennes hovedleverandør af rejsende og stykgods.

Medens banens persontrafik ikke var helt ringe, var man imidlertid stærkt interesseret i at forøge godstrafikken, hvilket var en af hovedårsagerne til, at man dannede Eringsboda-Älmeboda Järnvägsaktiebolag, der i årene 1906-1910 udbyggede banen videre til 49,1 km, Älmeboda kirkeby i Småland beliggende ved et vigtigt vejknodepunkt. En anden årsag var, at man allerede fra begyndelsen havde håbet at få forlænget banen så langt, at man fik skabt en jernbaneforbindelse til Växjö, hvilket imidlertid aldrig lykkedes, trods at der i 1911 meddeltes koncession på en jernbane fra Älmeboda til Ingelstads station på Växjö-Tingsryds Jv. Ved anlæggelsen af Eringsbodabanan anskaffedes kun 13 godsvogne, men med forlængelsen til Älmeboda blev de gamle lok for små, idet der nu dels tilkom transporter af tømmer fra de store skovstrækninger mellem Eringsboda og Älmeboda, dels af trævarer fra de småindustrier, der voksede op om stationerne i Yxnäs og Rävemåla, og endelig blev afstandene nu så lange, at de små lokomotiver ikke kunne fremføre togene på rimelig tid. Der anskaffedes derfor nu yderligere fra Motala to svære lokomotiver af typen 1C1 med overheder, hvortil efterhånden yderligere kom 5 personvogne og 2 lukkede gods- og rejsegodsvogne, der alle var boggievogne samt 25 2-akslede åbne godsvogne. Herudover anskaffedes ikke yderligere materiel, førend man i foråret 1938, 1 år før banen lukkedes for offentlig trafik, anskaffedes 1 diesellokomotiv på 150 HK.

I de første år var trafikken ringe, der løb kun 1 tog om vinteren i hver retning og to om sommeren, men efterhånden steg trafikken, så man f.eks. i 1925 havde 95.500 togkm svarende til 3 plantog om dagen i hver retning. Der foretoges 3.630 rejser på 2. klasse, som alle tog medførte, lige til banens nedlæggelse, og 57.540 rejser på 3. kl. samt transporteredes 25.820 t gods svarende til mere end 6.000 lastede vogne, en ganske god præstation på 600 mm spor. Toghastigheden var forbavsende god, 24 km i gennemsnit for persontogene, eller ikke meget langsommere end hvad der f.eks. præsteredes på Kalvehavebanen eller Ålborg Privatbaner. Hovedtransporterne var dels træ og møbler, dels grus fra en større grusgrav ved Berg, syd for Tving.

Med bilernes gennembrud som transportmiddel var det imidlertid slut med en bane af denne art. Da det var en ren privatbane uden kommunal- eller statsstøtte, måtte man klare sig, så godt man kunne, togantallet svandt fra tre til to tog om

PARTIVAREHUSET Kongensgade 76 Odense Tlf. 09 - 110347	KROEN I KROGEN Banegårdspladsen — Aarhus Tlf. 22401
På gensyn i KINO HORSENS Borgergade 11 — Horsens Tlf. 21228 - 22963	VESTERKROEN Møgeltønder Tlf. 047 48251
LØKKEN BADEHOTEL Jylland Tlf. 3	NY MISSIONSHOTEL Oldenborggade — Fredericia Tlf. 059 - 21855
NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK Esbjerg Tlf. 051 - 26444	FISKEHALLEN Nørregade 8 — Vejle Tlf. 838
Trikotagefabrik G. VAADDE NIELSEN Skolegade 6 — Ikast Tlf. 071 51109	TINGLEFF KAFFERISTERI Brogade 5 — Sønderborg Tlf. 23515
<i>Malernes Andels-Selskab</i> Tlf. Vejle 2226	AABLINGS HOTEL Skærbæk pr. Tønder Tlf. 047 51319
MAADE TEGLVÆRK Esbjerg Tlf. 051 20218	A/S Herman Just's Farveri Rådmandsgade 2 — Tlf. TA 45 - 113 København N.
STRANDVEJENS AUTOVÆRKSTED Aut. VW forhandler Strandvej 43 Kerteminde Tlf. (0932) 385 - 432 - 481	CHR. BANGSGAARD Kjoler & trikotage Nyboesgade — Vejle Tlf. 3176

dagen og senere til 1 i hver retning på hverdage, personalet indskrænkedes til det rent usandsynlige, og det lykkedes virkelig at holde udgifterne stangen, både i 1938 og 1939 var der overskud på mellem 1000 og 2000 kr., skønt driftsindtægterne for den 49,1 km lange bane kun udgjorde ca. 50.000 kr., men dette var også på bekostning af, at materiel og bane kun vedligeholdtes i nødtørftigt mål.

Man var klar over, at dette ikke kunne fortsætte, da antallet af rejser var svundet til 3.860 årligt, mest fra et par stationer og holdepladser, der havde langt til hovedvejen, og godstrafikken til 9.800 t, hovedsageligt grus fra Berg. Samtidig havde banen anskaffet både busser og lastbiler og klarede trafikken godt med disse. Man besluttede derfor, omend med sorg i sindet, at indstille trafikken mellem grusgraven ved Berg og Älmaboda den 1. december 1939, hvorefter sporet hurtigt blev taget op, medens der dannedes et nyt aktieselskab »Nättrabydalens Trafikaktiebolag, der dels overtog busruterne, dels banen mellem Nättrabyhamn og Berg. Selskabet klarede sig gennem krigen, men måtte pr. 1. januar 1946 indstille grustransporterne, der ikke længere var rentable, hvorefter resten af banen blev revet op. Den 1. juli 1948 overtog SJ busruterne, og dermed var Nättrabydalens private transportselskab for altid borte.



Nättrabyån ved Nättrabyhamn. Til højre dampbådens anløbsplads, yderst til venstre lastekajen, ca. 1930.

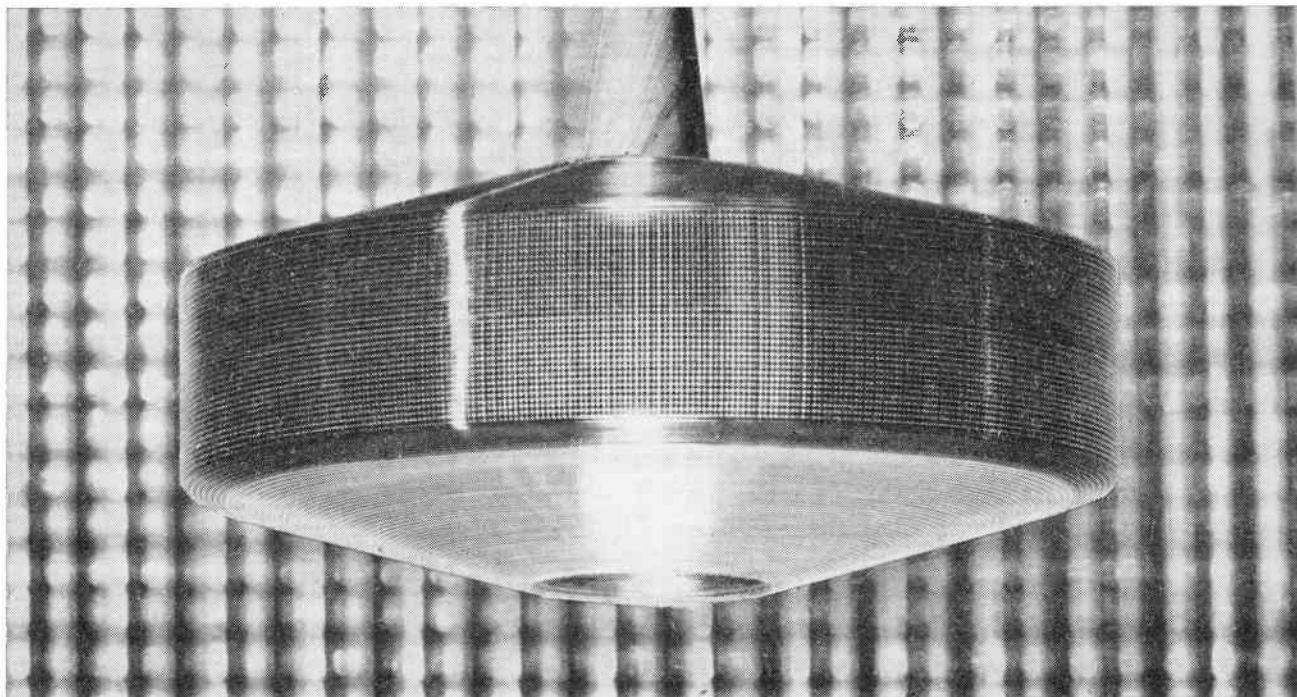
Da jeg i 1948 besøgte dalen igen, var stationen i Blåningsmåla brændt og sporet væk. En ny hovedvej fra Karlskrona til Växjö var ved at blive draget frem gennem dalen, og de gamle stationer lå forladte langs denne, men endnu med en gul postkasse til vidne om deres tidligere anvendelse. Stationen i Nättraby Norra var revet ned, og i Nättrabyhamn var det eneste tydelige minde om, at en jernbane havde gået her, et spor, der lå i vejen over til lastkajen. Materiellet var borte, men det ene af de store lok var solgt til Aspa bruk i Närke, hvorfra det kom til museumsparken i Näs-sjö, medens to boggievogne og en af de toakslede



tømmervogne nu findes på SJK's museumsbane i Lina.

Gennem 43 år kørte Nättrabytoget turister fra Blekinges industribyer op i skovene, og banen blev døbt til »Krösabanan«, tyttebærbanen, fordi forældre med børn og svigermødre hver sommer og efterår fyldte de lange personvogne med store spånkurve, når de drog på bær- og svampetur til skovene ved Svanthövdén, Yxnäs og Rävemåla. Tyttebærsturene er et folkelivsbillede, der er forsvundet, og vi andre savner tyttebærtoget, når vi skal på ferie, for at komme op til ødegården eller for at gå på vandring på Boasjöåsen, i ådalen ved Loppetorp eller på klipperne ved Kumlehalla, men vi må trøste os med, at Smålands og Blekinges natur har vi dog tilbage og endda i modsætning til Danmark mere og mere uberørt år for år, eftersom affolkningen af skovsognene fortsætter, medens både bebyggelsen og turistlivet koncentrerer sig nede langs kystvejen i tätorterne omkring de store industriforetagender.

Birger Wilcke.

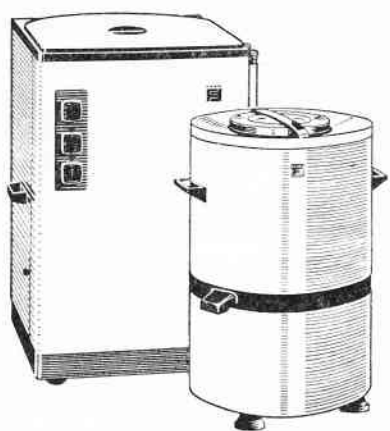


rotaflex

-lampen der holder!

En **FERM**ragende kombination —

når De skal vaske!



Ferm vaskemaskine type og »Centri-Ferm« tørrecentrifuge er den rigtige kombination også til Deres husholdning. Den sikrer Dem effektiv og skånsom vask samt hurtig tørring af Deres tøj. Ferm vaskemaskine med det specielle vaskestolsystem og det nye effektive skyllesystem vasker også det meget snavsede tøj helt rent og bevarer grunden i tøjet. Yderligere har den selvstændige »Centri-Ferm« tørrecentrifuge så stor en tørreeffekt, at tøjet efter kort tids ophængning er strygeklart.

Prisen for kombinationen er kr. 1395,—

+ ekstra for el-opv. kr. 255,—

Aktieselskabet **FERM** Ulstrup . Tlf. (064-48111) 30

Salgsafdeling for København: Vibeholmsvej 22 . Glostrup . Telefon (01) 96 77 88