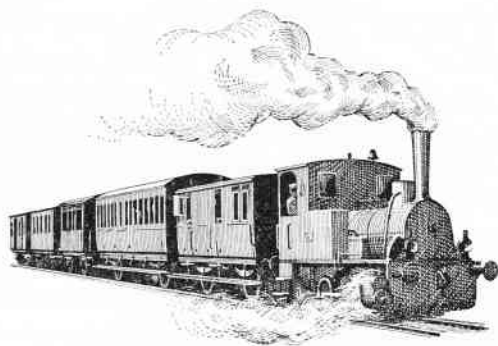




Dansk Jernbane - Klub

NR. 1

JANUAR 1965

5. ÅRGANG

FORENINGEN DRIVER

MUSEUMSTOGET
Maribo-Bandholm

FORENINGEN ER TILSLUTTET

Dansk Model- og
Jernbane Union (DMJU)
og MOROP

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
ORdrup 5018 u

ANNONCE-EKSPEDITION:

Boulevarden 63,
Kgs. Lyngby
Tlf.henv. vedr. annoncer:
Tlf. 88 22 23



Moderne dieselsneplov på Rhätische Bahn i Graubünden, Schweiz (CHOR-AROSA).

Foto: Rhätische Bahn



BING & GRØNDAHL



Mormor bager de lækreste
småkager



MORMORS
kræs

Brune Kager
Vanillekranse og
andre lækre specialiteter

Støt
kampen
for
kræftens
bekæmpelse

BISCO

Viservægte



Ejvind Rasmussen

Bianco Lunos Alle 5

København V

Tlf. EVA 7107 — EVA 1265

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 syddjyske afdeling:

bankassistent Erik M.
Dalgaard Eriksen
Langelinie 48, Vejle

DJK's repræsentant på Lolland:

trafikass. O. K. Jensen
Gartnervænget 15
Maribo

*

INDHOLD:

	Side
Jernbanenyt - kort fortalt .	5
Kommende møder	9
Foreningsnyt	11
GDS C 4 - Pc 209 - C 4 ...	13
Maskinafdelingen	15
The Cavan and Leitrim Railway	17
Tak, ASEA	23
Teak-træsvognene	25
En entusiast-attraktion mindre	25
Bunden blev omtrent skra- bet den 17. oktober	27
Til vore medlemmer	29
Nättraby-Alnaryd-Älme- boda Järnväg	31
Zillertalbahn	35

*

NATIONAL-TRYKKERIET . KBH.N.

Vort arbejde i 1965

Foreningens arbejdsbold har i det forløbne år gjort en helt enestående indsats. Først fik man i foråret i Maribo de to lokomotiver malet og gjort klar, således at de uden driftsforstyrrelser kunne klare sommerens trafik, og samtidig fik man i Vejle den gamle Juelsmindevogn gjort i stand således, at den er blevet perlen i vor vognsamling. I sommeren deltog et halvt hundrede forskellige medlemmer i driften af banen, så vi til stadighed havde tilstrækkeligt personale, men det er dog først her i efteråret, at den helt store indsats er blevet gjort. Hver eneste lørdag er et hold startet til Maribo og har tilbragt week-end'en med at arbejde på »Kjøge«, der var i en mildt talt misereabel forfatning. Samtidig er der flere hverdagsaftener og hele week-end'en arbejdet på vognene i Klampenborg, hvor D 1 fra Hornbækbanen nu nærmer sig at være færdirestaureret. Endvidere er den prægtige værkstedsvogn, som et af arbejdsboldets medlemmer har stillet penge til rådighed til anskaffelsen af, nu indrettet således at der er et tilfredsstillende værksted parat derude. Men derudover er der ved enkelte lejligheder gjort den helt store indsats, som f. eks. da der arbejdedes fra fredag morgen og hele den følgende nat og det meste af week-end'en på at få statsbanevognen fra Værløse bugseret ud til Klampenborg.

Ved denne indsats er der sparet mange tusinde kroner for foreningen, men nægtes kan det ikke, at arbejdet alligevel er forbundet med meget store udgifter. Den svenske jernbaneforening har for størstedelens vedkommende fået sit materiel gratis, men dette er ikke tilfældet for os, da de fleste privatbaner kører i den grad på pumperne økonomisk, at de ikke har kunnet tillade sig at give noget bort.

Vi har derfor i disse år, hvor det sidste af det historiske interessante materiel udrangeres, måttet bruge store summer på materialeanskaffelser, ligesom vi har måttet betale for flere af de vognkasser, vi har fundet rundt om. Der er jo ikke noget at sige til, at en mand vil have lidt penge, når han skal af med sit sommerhus. Materialer til vognenes restaurering er heller ikke gratis - den gamle ØSJS-vogn D 11 løb op i over 4000 kr. og Juelsmindevognen kostede 3000 kr. alene til materialer, skønt vi havde fået rabat på disse. Hertil kommer transportudgifterne.

Alt dette kan ikke dækkes af vore kontingenter eller overskuddet fra Bandholm-banen. Vil vi have det komplette museum for privatbanerne, vi alle ønsker, må der derfor yderligere tilskud til, og selv om vi i et vist omfang har fået dette udefra, må vi bede også de medlemmer, der ikke selv har tid eller lyst til at gøre en arbejdsmæssig indsats, om i stedet at give en skærv i penge. Husk at beløb over 100 kr. kan fradrages på selvangivelsen, og giv derfor Deres hjælp på denne måde. Vi er glade for alle beløb - både store og små. BW.

Brødrene Engelbrecht A/S

Konfektionsfabrik — Nysted

**Førende specialfabrik
for holmensbenklæder, arbejdstøj
terylenebenklæder**

Carl B. Hoffmann A/S

Maskinfabrik



Strandbygade 26 — Esbjerg

Tlf. 23566

Godt Nytår

i

Brugsen

Se på pris og kvalitet

**Vi mødes i brugsen
og får del i dividenden**

BRUGSEN

Helsingør

MURERARBEJDE

**Alt murerarbejde udføres
Nyt såvel som reparationer**

Tilbud gives gerne

Murermester

ERLING AXEL

Brejning — Tlf. Sellerup 22

Jernbanenyt - kort fortalt

GDS

Efter at C 31 og P 209 er afgået til Maribo, henstod C 33 i selskab med en lukket godsvogn. Nu forlyder det, at C 33 er solgt, ikke til ophugning, men til anbringelse i Helsingør. Yderligere oplysninger savnes.

HB

HBS

Søndag den 13. dec. afgik det traditionelle juletræs-damptog fra Horsens i øsende regn, som holdt sig under hele turen. Heldigvis var billetterne til toget betalt forud, og der havde været en sådan tilstrømning til det populære arrangement, at toget måtte forstærkes med et par personvogne ekstra. – Toget var oprangeret således: L 205 - E - C - C - E - C - C - C - C - DL 202 - P - P - P, ialt 11 vogne og 2 lokomotiver.

De 3 åbne godsvogne var til transport af de juletræer, som de rejsende i dette tog gratis får i Vrads.

Der var 230 voksne rejsende, 84 børn i den billetpligtige alder og 86 børn under 6 år.

Direktøren for Horsensbanerne, Damgaard Andersen, trodsede vejret og deltog med søstøvler og frue, om man da skulle tro den stedlige presse. Vi i DJK, der kender direktøren, tvivler ikke!

Trods det elendige vejr var humøret højt, navnlig blandt børnene, hvoriblandt der var flere, der aldrig havde kørt med tog før.

Der var naturligvis også nogle af vore medlemmer med, og de har jo nok skulet lidt, da der var et diesellok bagpå toget. Dels af sikkerhedshensyn, dels for at kunne holde tid. Der kunne tages vand i Brædstrup (og det blev der), og damplokomotivet fortsatte fra Vrads, der var turens endemål, til Silkeborg for at blive vendt. Ved tilbagekomsten omrangeredes, og toget rasede atter mod Horsens. Da folk forlod toget der, medbringende deres hjembragte træ, syntes der at være flere grantræer på perronen end i Vrads...

Den fortræffelige idé, som direktør Damgaard Andersen fik med det traditionelle juletræstog, er ved at danne skole. Troldhedebanen arrangerede også et juletræstog med damp søndag den 20. dec., mærkværdigvis kun med plads til 100. Mon ikke denne pessimisme blev gjort til skamme?

(Dalgaard Eriksen / PT)

HHJ

M 2 indgik medio november til hovedreparation hos A/S, Frichs, Århus.

Det er opløftende for et DJK-medlem at bo ved en privatbane, som nok fjerner skinner, men sørger

for at lægge dem igen, oven i købet skinner af langt bedre kvalitet. Dette sker p. t. på HP's sidste strækning: Hjørring-Hirtshals. Den gamle, solide Cadillac er blevet hevet frem, har fået en trolje på næsen og blevet jaget ud på linien for at fjerne grusballasten. Når det er sket, kommer en M med 3 stenballastvogne (T-vogne) og hælder en del af Hammerknuden ned mellem svellerne. HP har overtaget 3 T-vogne fra DSB og malet HP på siden af dem. Den første stenballast består af runde sten, men i anden omgang kommer de huggede skærver på. Svellerne bliver ligeledes udskiftet, og nu er man så småt begyndt at udskifte de gamle skinner med nye, idet man er startet ved Horne station og arbejder sig ind mod Hjørring. Der går sikkert et års tid endnu, inden de rejsende for alvor mærker forbedringen i form af øget hastighed og roligere gang. Men den stigende trafik på Hirtshals-banen gør moderniseringen bydende nødvendig: 3 godstogspar pr. dag plus den forventede stigende persontrafik fra næste sommerkøreplan, når den nye færge til



Kristianssand indsættes. Der vil blive dobbelt så mange bådtoget som hidtil, og hertil kommer så den øgede mængde godsvogne, som vil kunne overføres. Banen har foreløbig garanti til 1977, men jeg spår, at den også kommer til at opleve årtusindskiftet. Hirtshals er en by i rivende udvikling, og banen vil simpelthen ikke kunne undværes.

Johs. Just Andersen, Hirtshals.

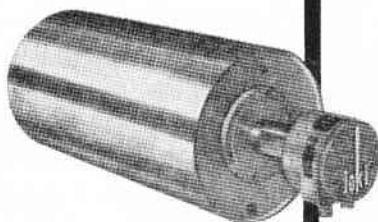
LJ

Personvogn Bc 3 hedder nu Ca 3 og fører ikke længere 1. klasse. Pakvogn Ev 64 (tidl. Ec 88) er ophugget, og vognkassen er tilgået Røde Kors i Rødby Havn. Endvidere ophugges I 112, Qgs 134, Qgs 134 og Q 146.

(O. K. Jensen).

Den danske
tromlemotor

JOKI



John Kirkegaards Maskinfabrik
Holmevej 8 - Hvidovre - København - Tlf. (01) 78 41 65

Rødovre

Væveriet



Højnæsvej 46-48 - Vanløse

Tlf. 70 17 76

Kulsyre- & Tørisfabriken

UNION A/S



Brovad pr. Fredericia

Tlf. Erritsø 31

DANMARK^s
STØRSTE
UDVALG I
FARVE-
NUANCER

LEVERANDØR TIL DET  KGL. DANSKE HOF
SADOLIN & HOLMBLAD

Søndag den 8. november var i LJ-tog 1001 (godstog) indkoblet 4 stk. sovevogne nr. 3010, 3012, 3013, 3014 til Søllested og 1 stk. til Nakskov nr. 3011. Alle 5 skulle til Nakskov, men er af pladshensyn anbragt i Søllested. Søndag den 22. november var følgende annonce i Berlingske Tidende:

»5 stk. sovevogne fuldt udrustede med 30 køjer i hver, eget centralvarmeanlæg samt 2 toiletter sælges eller udlejes. Nærmere oplysninger ved skibsagent Poul Christensen, Naskov.«

Vognene står derude endnu og er ikke blevet rørt.

I Nakskov er man så småt begyndt at grave ud til den nye remise til de nye tog. Det bliver en lang, smal remise, sandsynligvis kun med 1 spor og kun beregnet til at efterse togene i.

OHJ

Endnu en svensk skinnebuspåhængsvogn ankom den 15. december til Holbæk. Det var TGOJ YBFos 109, vistnok den næstsidste vogn af denne type, der var til salg. Der forlyder endnu intet om, hvorvidt OHJ eller HTJ skal have den. (Udby).

Den 1. december toges et nyt anlæg med automatiske bomme i brug ved Mårsø station på Ods herredbanen. Tuselågevejen var tidligere sikret med blinklys. Det nye anlæg igangsættes af gennemkørende tog ved hjælp af en fløjtedetektor, der opfanger lyden fra lokomotivets fløjte, og et elektrisk kredsløb i skinnerne, der kostsluttes af lokomotivet. Standsende tog tænder på almindeligvis ved tryk på en knap på stationen. Anlægget er det eneste af denne type uden for New Zealand.

SB

Den 17. november kl. 19.50 ankom et bemærkelsesværdigt særtog til Frederikshavn fra Skagen. Det bestod af 7 store rumænske boggie-kølevogne samt en ottende endnu større boggievogn, hvori fandtes kølemaskine for hele togstammen samt opholdsrum for det medfølgende rumænske personale på 4 mand. Særtoget, der var lastet med fisk, fremførtes af Skagensbanens motorvogne nr. M 6 og M 5 i forspand, idet dieselloket nr. M 4 i nogen tid har været på værksted til eftersyn. Kort efter ankomsten til Frederikshavn afgik særtoget videre sydpå, fremført af et MY-lok.

Den imponerende togstamme vil antagelig komme til Skagen igen i vinterens løb.

Det plantog, der kl. 20.15 afgik mod Skagen, var oprangeret på en måde, som ingen af de mange tilstedeværende funktionærer fra Skagensbanen mindedes at have set tidligere: M 5 + M 6 + 1 godsvogn litra HD + M 7. Sidstnævnte motorvogn,

der har passerafdeling, havde fremført plantoget, der ankom til Frederikshavn kl. 18.44.

(P. Bech, Fh.).

SNNB

Den 27. december kørte en personbil ind foran Stubbekøbingbanens skinnebus i overskæringen ved landevejen i Sdr. Vedby. Overskæringen her er sikret med blinklys i begge vejsider samt klokke; begge dele fungerede. Skinnebussen kørte langsomt over vejen og brugte hornet konstant på grund af rimtåge. Alligevel kørte bilen ud foran toget, der blev afsporet. De 5 i bilen blev indlagt på sygehuset i Nykøbing F. Skinnebussens passagerer, der intet kom til, måtte befordres videre med rutebil.

DSB

Tender 919 ombygget til sneplov 104. MP 544 ombygges til Zu-vogn (Teknologisk Institut). MP 549 ophugget i Århus. Mo 556 ombygget til Mo 1956. Mo 557 ombygget til Mo 1957. My 1146 er indsat i drift. Ze 503699 og Ze 503700: tankvogne til Århus Oliefabrik bygget 1964 af Interconsult, Falkenberg.

I Skanderborg henstod pr. 15. november følgende loko: R 954, H 784, H 787, H 788, T 299, P 925, P 927, tender 968, tender 955.

Q 340 rangerer i Nykøbing F. E 986, 990 og 992 er hensat i remisen i Gedser.

50 ÅRS JUBILÆUM

Den 1. januar 1965 fejrede stationsforstander P Kragelund, Hørve, sit 50 års jubilæum som jernbanemand.

Kragelund blev ansat på Præstøbanen 1. januar 1915, i 1918 flyttede han til Odsherredsbanen, hvor han i mange år var ansat på kontoret. Efter virke på forskellige af banens stationer blev Hørve station hans, og herfra vil mange af DJK's medlemmer med glæde mindes besøg i hans gæstfrie hjem.

Mange af os har undret os over Kragelunds flygtige natur – på vore udflugter altså. Pludselig er han væk for senere lige så pludseligt at dukke op. Det har dog en naturlig forklaring. På grund af sit virke inden for jernbanens organisationer er han kendt over det ganske land og velset, når vore særtog kommer til stationer med mere eller mindre samtidige kolleger!

Med gode ønsker for dagen og dagene derpå gratulerer DJK.

Bestyrelsen.

DUSØR

Et af foreningens medlemmer, Poul Johansen, der er lærling ved DSB's centralværksteder i København, har af DSB modtaget en dusør på kr. 200 som belønning, fordi han opdagede en fejl ved fjederophænget på en specialvogn.

THÜRMERS

originale

danske

GEVINDSKÆREVÆRKTØJ

Kendes

på

snittet!



Elektrisk

installationsmateriel

for høj- og

lavspændingsanlæg

GLADSAXE SKØJTEHAL

Vintersæsonen står for døren, og her på
den fineste isbane har De chancen for at
udnytte Deres evner

Trænger De til en forfriskning eller en
lækker middag, skulle De besøge vor
hyggelige restauration

GLADSAXE SKØJTEPAVILLON

som kan tilbyde Dem udsøgte anretninger
Foretrækker De det populære bowlingspil,
medens børnene muntre sig på skøjterne,
er her også en mulighed på vore
bowlingbaner.

VALD. HENRIKSEN ^{A/S}

Sydmarken 44

Søborg

DJKs BØGER

- 1 Næstved-Præstø-Mern Banen kr. 8,50
- 4 Fortegnelse over danske jernbaners
motormateriel, 1. del kr. 10,00
- 6 Nakskov-Rødby Jernbane kr. 12,00
- 7 Museumsbanen og Maribo-Bandholm
Jernbane kr. 3,00
- 8 Langelandsbanen kr. 16,00

Bøgerne fås ved indbetaling på postgiro 673 94,
P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup. Porto
0,25 kr.

Kommende møder:

Folkets Hus, Enghavevej 40

Onsdag den 27. januar kl. 20.00

Overingeniør K. Gulstad, DSB, causerer over
emnet: »Fremtidens baner«.

Slagelse Model- og Jernbane Klub afholder sam-
men med DJK medlemsmøde torsdag den 4. fe-
bruar kl. 19,30 på Missionshotellet, Banegårdsplad-
sen, Slagelse. Program: Kjeld og Børge Chorfitzen
film: Rhätische Bahn, Graubünden, Schweiz. Fil-
mens varighed ca. 2 timer. Alle medlemmer af DJK
er velkomne.

Onsdag den 17. februar k. 20.00

Foredrag om og lysbilleder fra normal- og smal-
sporede 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 jern-

baner. Det er en række af disse baner, foredrags-
holderen har besøgt.

Sydjydsk afdeling:

Medlemsmøde afholdes søndag den 14. februar
kl. 14.00 på Vejle Højskolehjem, Dæmningen 42,

Vejle, med følgende program:

Kl. 14.00: Medlemsmøde med følgende punkter:

- 1) Valg af ny lokalbestyrelse til afdelingen.
- 2) Vognrestauration.
- 3) I øvrigt og derefter ordet frit.

Kl. 15.00: Kaffepause.

Kl. 16.00: Foredrag af rangerformand Kaalund,
Grindsted, emne: »Jernbanerne i og omkring
Grindsted og det øvrige Midtjylland«.

Evt. forevisning af en lille film fra VVGJ med
kommentarer.

Derefter pause, hvor der sælges bøger og post-
kort fra DJK.

Kl. 18.00: Spisepause. Fællesspisning kan arran-
geres.

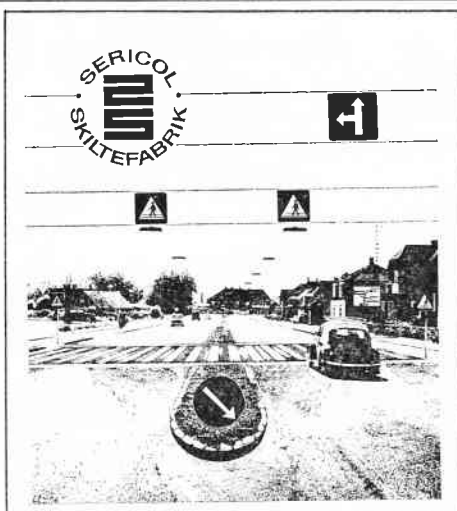
Kähler & Breum

Korsør

Unge Hjem Højskole

Skåde pr. Højbjerg — Jylland

Tlf. 061 - 71777



Alt i færdselstavler samt afmærkningsmateriel, reflekterende og ureflektende.

Indfra belyste tavler fremstillet i formpresset Acryl med bagbeklædning af glasfiber.

Omgående levering fra lager — forlang venligst vort hovedkatalog.

SERICOL A/S

Industrigården, Slagelse (03) 52 16 53

E. Bondo & Co. I-S

Kongensgade 67

Odense

Tlf. (09) 12 18 64

Kl. 19.00: Forevisning af diverse film og dias, bl. a. en fra vor »museumsbane« og medlemmers medbragte »bilag«.

Til aftenens arrangement påtænkes eventuel offentlig adgang i håb om at hverve nye medlemmer.

Vi vil meget indtrængende anmode især de sydjyske medlemmer til at møde op og alvorligt tænke på nyvalget. Tal med andre for at overtage hvervet. Vis også mødet interesse ved at medbringe 8 mm smalfilm og dias til forevisning. Efter vore ture at dømme, må der være optaget mange ting, der godt kan vises frem. Vi skal nok inden forevisningen gøre opmærksom på, at det er amatøroptagelser.

Vil De deltage i spisningen beder vi Dem venligst anmelde dette til E. Dalgaard Eriksen, Langelinie 48, Vejle, inden onsdag den 10. februar, og denne må være bindende.

Vel mødt!

★

Foreningsnyt:

Referat af mødet den 18. november

Denne aften var helt helliget Kjeld og Børge Chorfitzens pragtfulde film fra sommeren 1964 »På kryds og tværs med Rhätische Bahn gennem Graubünden i Schweiz«. Der var mødt ca. 120 medlemmer, der hver fik overrakt brochurer, hvori de forskellige banestrækninger var omtalt. Disse brochurer var sammen med forskellige plakater stillet til rådighed af det schweiziske turistkontor ved propagandachef Liechti.

Filmen, der var ledsaget af schweizisk musik og diverse lydeffekter, førte os gennem den storslåede natur med banerne: Bern-Loetschberg, Furka-Oberalp, Rhätische Bahn samt Gotthard-banen. Foruden den skønne natur var det en fornøjelse at se de meget velholdte jernbaneanlæg, og filmen fremkaldte da også stort bifald.

Torsdag den 10. december

blev årets julemøde afholdt. Der var mødt ca. 100 deltagere, der havde en fornøjelig aften med andespil. Thoke omtalte kort den flotte julegave, som foreningen havde fået fra ASEA, nemlig en check på kr. 5.000,00 til indkøb af 1. stk. diesel-elektrisk lokomotiv.

Aftenen sluttede med Chorfitzens film fra smalsporbanen i DDR samt en film fra turen på Nordfynske Jernbane.

Th.

Hyggeaften hos P. Haase & Søn

Tirsdag den 24. november havde P. Haase & Søn

indbudt til hyggeaften i bogladen i det gamle kvarter. Der var vel mødt et halvt hundrede jernbaneinteresserede, der ivrigt gennemgik det righoldige udvalg af jernbanebøger.

I aftenens løb blev der budt på tobak og diverse forfriskninger, ligesom der blev vist film, hovedsagelig fra Dansk Jernbane-Klubs ture i såvel ind- som udland.

Der blev ligeledes læst en hyggelig jernbanehistorie, og til sidst var der arrangeret lodtrækning, hvor der foruden forskellige bøger var en flot, farvelagt tegning forestillende en O-maskine, udført af tegneren E. Nederland.

Thoke.

Den 25. november 1964 havde DJK, Nordjyllands afd. og JMJK sammenkomst i Frederiksgade 45, Århus.

Efter at formanden for JMJK, Mogens Nielsen, havde budt velkommen, gav civilingeniør E. Falk-Sørensen et udførligt og meget interessant referat af MOROP-kongressen i Haag i Holland, der varede 6 hverdage og havde 300 deltagere, deraf 5 fra Danmark.

MOROP er en international sammenslutning af jernbanevenner, og den to hovedformål er at udarbejde normer for modelbaneanlæg og at afholde kongresser.

Kongressen forløb i det store og hele således:

Manden blev kongressen modtaget af overborgmesteren, der tilbød, at Haag ville betale et eventuelt underskud på kongressen. Det tekniske udvalg og det ledende udvalg begyndte på arbejdet.

Tirsdag var der rundtur gennem Haag med sporvogn, og man besøgte sporvejenes modelbaneanlæg, medens damerne besøgte en porcelænsfabrik, og om aftenen var der reception på rådhuset.

Onsdag tog man fra Haags havneby, Scheveningen, med toget til Rotterdam og derpå med særspurvogn gennem denne by, hvor man er ved at bygge en metro, og endelig på rundtur i havnen, der er verdens største med hensyn til godsomsætning. Ved havnen vakte nogle store hestetrukne lirekasser beundring, og deres særprægede spil blev optaget på bånd.

Torsdag gav NS en rundtur på de hollandske jernbaner, og man besøgte de store værksteder i Tilburg, og om aftenen var der festbanket i Kurhaus i Scheveningen.

Fredag kørte man med tog til Rotterdam og videre til Utrecht, hvor jernbanemuseet blev beset, derpå med tog til Amsterdam, hvor der først var rundtur med sporvogn gennem byen og derpå rundtur i havnen.

SPORSKIFTER



Sporskifter for sporvidde
1435 mm af 50 kg/m skinner

C. F. RIEDEL & LINDEGAARD A/S

KINGSGADE 11 - KØBENHAVN V. - TELF. C. +2648

Sparekassen for Lyngby og Omegn

Hovedgaden 19 — Lyngby

Filialer:

Holte Sparekasse
Bagsværd Sparekasse
Nærum Sparekasse
Virum Sparekasse
Lundtofte Sparekasse
Lyngby Vestkvarters Sparekasse
Kongevejens Sparekasse
Vedbæk Sparekasse
Fortunbyens Sparekasse

Hotaco A/S

Ryvej — Aarhus V.

Tlf. 61111

VILETTE
SUNDHEDSMADRAS

Fås i mange standardstør-
relser og flere farver ... kr.

148.-

Lørdag var der sejltur fra Rotterdam med dampskib ind i land ad kanalerne gennem sluser og broer. Ved Rhindeltaet var der meget store digearbejder i gang for at hindre en gentagelse af den store oversvømmelseskatastrofe for nogle år siden. Kongressen sluttede med denne sejltur og en kort tur med den sidste hollandske smalsporsbane.

Hollands jernbaner har stiv køreplan, meget fint materiel, men dårligt spor, idet tyskerne under krigen havde forårsaget meget store ødelæggelser på jernbanenet.

MOROP-kongressen finder sted i 1965 i Lyon, i 1966 i Budapest, i 1967 i Antwerpen og i 1968 i Danmark i Århus.

Falk-Sørensen, der har opholdt sig 2½ år i Persien som leder af vejanlæg, udført for Kampsax for den persiske regering, fortalte derefter om de persiske jernbaner, idet han havde foretaget en rejse med disse fra Teheran til Bandar-e-Shah ved Det kaspiske Hav og retur.

I tilslutning hertil viste Falk-Sørensen en farvefilm, han selv havde optaget fra Persien m. v., og her så man bl. a. det gigantiske jernbaneanlæg og togets fart på dette gennem et meget vildsomt, ufrugtbart og storslået landskab. Banen snoede sig ind og ud samt op og ned over broer og gennem tunneler, ad ramper i 3 etager og over floder og slugter.

Derefter drak man kaffe og drøftede jernbaner og modelbaner mand og mand imellem, inden man skiltes efter en interessant og udbytterig aften.

O. Bøye.

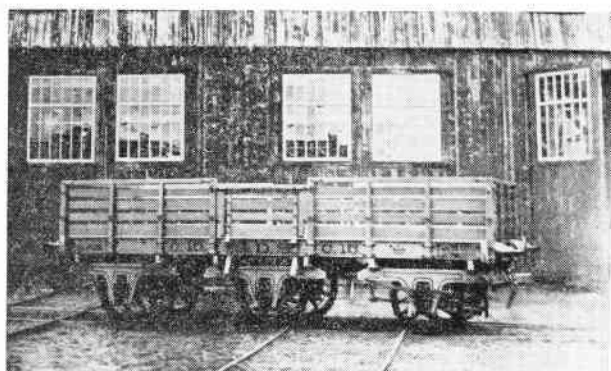
Som et led i det fortræffelige samarbejde mellem DJK og JMJK havde sidstnævnte forening inviteret på »julekørsel« den 9. december 1964 kl. 19.30 i klubbens store anlæg under taget på Århus H.

Næstformanden, lokofører H. F. Jensen, bød velkommen til de ca. 50 fremmødte og forklarede i en lille tale anlægget, hvorefter der blev givet grønt lys for kørslen, og de mange forskellige slags tog befarede nu det store anlæg under kyndige hænders ledelse, idet dog også mange af gæsterne fik lov til at agere stationsforstander.

Klubben bringes hermed en hjertelig tak for den vellykkede aften, hvor man traf sammen med kamerater fra mange jyske byer, bl. a. Ålborg, Randers og Kolding, og snakken gik livligt både om modelbaner og rigtige jernbaner som sædvanlig, når jernbanevenner mødes.

GDS C4 - Pc 209 - C4

Denne noget apokryfe overskrift dækker over en højst usædvanlig jernbanevogns historie. »Usædvanlig« er idag et for mildt udtryk, da vognen er enestående, og når den nu havner i museumstoget på Maribo-Bandholm jernbane (for hvor skulle den ellers havne?), vil den være en attraktion: en treakslet, åben dogsvogn, 85 år gammel.



GDS C 15 1879, mage til C 4.

Den er lige så gammel som Gribskovbanen, hvor til den blev bygget af Scandia i 1879. Det kunne synes at være fråds at sætte 3 hjulpar under en vogn, der kun måtte læsses med 10 tons (tara 4950 kg), men det havde nu sine grunde: det berømte grydespor, der trods alle anstrengelser fra baneafdelingens side havde ondt ved at ligge stille, når toget passerede henover det. Og det var ret snævre grænser for, hvad man kunne byde et 17 kg spor med ret stor »grydeafstand« – rigtige sveller var der som bekendt kun ved skinnestødene. Man var ret fremsynet m. h. t. godstransporterne på GDS, som nogle af den tids jernbanekyndige ellers regnede med fortrinsvis skulle befordre brænde, bark, trækul og andre lettere skoveffekter. De forventede tunge transporter af teglværksprodukter udeblev ikke, og de udgjorde i en lang årrække en meget væsentlig del af GDS' godsindtægt, omend der allerede i 80'erne blev indrømmet fragtrabatter. Vognens hovedformål blev dog med tiden transport af ler fra Due-mose til Hillerødsholm teglværk.

C 4 er bygget af træ næsten helt igennem. Akslerne kunne indstille sig radialt efter banens kurver, hvilket nok har været godt for det lette spor. Mærkværdigvis tolererede statsbanerne de treakslede vogne fra GDS, som havde 15 af disse, lige til 1903, men kun på sjællandske strækninger, da de ikke måtte vise sig på Storebælsfærgerne. De usædvan-



SKRIVEMASKINEBORDE

**BONDO GRAVESEN
CLASSENGADE 34 Ø
TELF. ØBRO 8686 *1008**

POUL PETERSEN'S

Tobaksfabrikker



Horsens

*Det Nordiske
Kamgarntsspinderi*

Hilmar Finsensgade 14

Sønderborg

Tlf. 044 - 22211

NU

som

FØR

spiser man

Bedstemors

STEGEFEDT og

LEVERPOSTEJ

Nordisk Dencobb

Herlev 94 56 22



GDS P 209 efter ombygning 1916).

Foto: PT

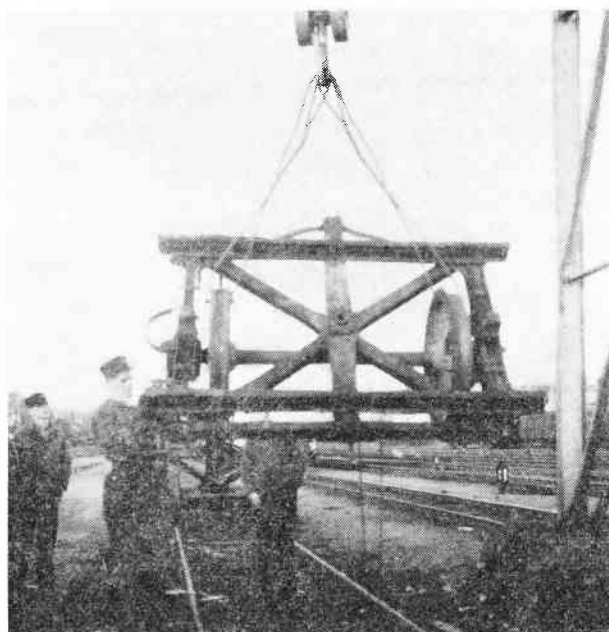
lige vognsider af tremmeværk erstattedes i 1915 af almindelig vognkasse, og således kørte vognene, der samtidig fik jernvanger, til omkring 1950. Ved om-litreringen 1920–24 fik den litra P 209. I 1953, da alle de resterende treakslede vogne udrangeredes, indrettedes P 209 som sprøjtevogn til ukrudtsbekæmpelse og fik samtidig litra Pc. Den var i brug så sent som eftersommeren 1964 og blev først demonteret i november. For flere år siden havde banens velvillige og forstående ledelse stillet DJK i ud-sigt, at vognen skulle tilgå klubben på meget favo-rable vilkår. Skønt dette efterhånden var velkendt blandt mange jernbaneinteresserede, forsøgte andre at købe den, men først i november 1964 tilgik den pludselig DJK som gave fra et af dens medlemmer med yderligere tilsagn om træ til de oprindelige tremmesider. Vognen afgik fra Hillerød sidst i no-

vember, dog ikke på egne hjul, da den skulle til Ma-ribo. Der er »optaget« i Klampenborg for tiden!

Der er ingen tvivl om, at vort efterhånden erfarne arbejdshold vil få en fin vogn ud af Pc 209, og vi glæder os til at se den som C 4 med lysegrå tremmer, stafferede akselgafler og original påskrift.

Vi skylder Gribskovbanens forrige og nuværende ledelse tak for, at vognen er blevet bevaret og så godt vedligeholdt; den vil være et enestående minde om en særpræget banes første år.

P. Thomasen.



En trediedel af P 209 under læsning.

Foto: PT

Maskinafdelingen

Redigeret af Svend Jørgensen

I årets første nummer skal lyde en speciel tak til alle, der har ofret tid og arbejdskraft såvel ved restaureringsarbejderne som ved kørsel og rangering med vore lokomotiver i sommer – et job på ca. 14 timer, der nok kan gøre sin mand slap i knæene. Det er mit håb, at alle også har haft fornøjelse af deres indsats, uden hvilken vi ikke havde nået de resultater, vi i dag kan notere os.

Også i den kommende sommer vil vi gøre alt for at fordele fornøjelserne i forhold til indsatsen, lige-som vi håber, det gode kammeratskab fortsat må trives.

Rigtig glædelig nytår.

Sv. J.

Siden De sidst læste denne side er der sket store ting på arbejdsholdet – vi har hentet endnu et par gamle vogne, og de, der ikke fik sig meldt i tide, er gået glip af et par interessante, fornøjelige men også anstrengende ture.

Lørdag den 21. november mødtes 10 mand i Hil-lerød, hvor GDS' sidste 3-akslede godsvogn, P 209 fra 1880, læssedes på en DSB-vogn ved hjælp af portalkranen og sammen med GDS' C 31 afsendtes til Maribo. C 31 er lejet ud til cafeteria-formål i Bandholm. Efter læsningen, der klaredes på knap 3 timer i alt, var der »pølsegilde« i Helsingør.

Fredag-lørdag den 27.–28. november havde en del medlemmer en travl dag og nat med at hente



HAMA Byggeindustri

Hobro
Tlf. 52 07 22

Tømremester

Hans Andersen

Skovløkken 14
Odense
Tlf. (09) 11 92 53

Murermester

N. NØRREGAARD

Odense
Tlf. (09) 12 73 85

Hevali Fabriken

Sjelle pr. Skovby
Tlf. Herskind 37 & 111

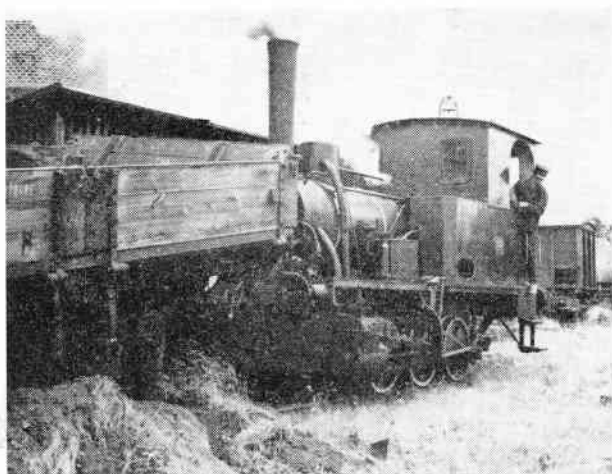
en 100 år gammel vognkasse i Værløse. (Omtales andet steds i bladet). Vi siger tak til de medlemmer, der ofrede nattesøvnen og håber på lige så stor interesse, når vi senere kan gå i gang med selve restaureringsarbejdet.

En særlig tak skal lyde til de flinke naboer, der dels underrettede os om den gamle vogn, dels serverede kaffe flere gange, ja så galt bød på pandekager kl. 1.30 om natten! (Vi sender et fripas for sommeren 1965). Redningsaktionen blev i øvrigt omtalt i Musikradioen.

Onsdag den 16. december bragtes den i sidste blad omtalte kalkvogn fra FJ på spor i Stubberup. Den venter nu på videre transport.

Det har været nødvendigt at sætte hårdt ind på dels at erhverve disse sjældne vogne i tide, dels at få dem transporteret hjem, og det vil forstås, at der er arbejde til flere år – men yderst interessant arbejde. Vi beder DEM endnu engang overveje, om ikke DE kunne give et nap med? Det er jo altid betydelig morsommere selv at medvirke end blot at se resultaterne af andres arbejde ...

I Klampenborg går det støt fremad – der er forhåbentlig, når dette læses, indlagt lys i værksteds-



Museumstoget rangerer! Nej, det er ikke »Faxe«, der har skubbet godsvognen op i jordvolden.

Foto: Svend Jørgensen

vogn nr. 1 og i A 1. Vi håber, at skydedøren i HHGB D 1 er monteret, og i C 20 er vi i fuld gang med at montere bænke og sætte skillerum op. Skal de 2 vogne i drift til sommer, er det imidlertid nødvendigt med en øget arbejdsindsats nu i de kolde måneder.

HUSK, vi har både varme og lys derude og arbejder fortrinsvis indvendig.

I Maribo er der udført et meget stort arbejde ved både »Kjøge« og nr. 5, og vi er så småt begyndt at samle »Kjøge« igen. Hjulsættene er på centralværkstedet for at få nye hjulringe og blive drejet af. Der forestår nu dels et stort malerarbejde, dels montering af gangtøj m. m. og endelig et omfattende kedelarbejde. Der er således lang tid endnu, inden vi kan begynde at tænke på trykprøve, endsige prøveførsler m. m.

Vi er mange, der er meget interesseret i netop lokomotivarbejde, men vil kan ikke være 25 mand om det lille lokomotiv, for det kræver for størstedelen faguddannede folk. Vi må derfor bede nye interesserede melde sig i Klampenborg, forinden vedkommende kan vente at deltage i det mere specielle lokoarbejde. Vi håber interesserede vil huske på dette og forstå det.

Vort gemte, men ikke glemte loko nr. 6, der længe, grundet på de nødvendige arbejder og økonomien, har været stedbarn, må en tid endnu stå i skyggen af disse ting, men et par mand arbejder hjemme, dels plader til førerhus, ny skorsten m. m., som vi håber at kunne montere inden alt for længe.

Vel mødt til arbejdet og fornøjelserne

Nærmere oplysning hos: Svend Jørgensen, Blichersvej 5, 1., Helsingør. Jens L. Jensen, Lillegade, Avedøre pr. Hvidovre (tlf. 78 48 33). Robert Jørgensen, Peder Lykkes Vej 60, 2., København S. (tlf. 55 74 81). J. Kirchhoff-Jørgensen (tlf. GOT-håb 92 68).

The Cavan and Leitrim Railway

De irske jernbaner var i mange år en kilde til skæmt for jernbanefolk verden over, hvoraf de fleste, der kendte dem af selvsyn, påstod, at man fik det bedste indtryk af dem ved at se den herlige film »Den tavse mand«, hvor togpersonalet forlader sidebanetoget, der alligevel i forvejen er 2½ time

forsinket, for at begive sig til nabolandsbyen og overvære et længe ventet opgør mellem to af filmens hovedpersoner, medens man lader toget roligt stå og vente i mellemtiden. Slet så galt var det vel ikke, men nægtes kan det ikke, at der indtil Coras Iompair Eireann og i Ulster, Ulster Transport

**simca
1000**



Prisklassens
stærkeste
bil

Brdr. Degn

Holbæk

Tlf. 2700*



Bogense Trælasthandel A/S

Bogense

Tlf. 16

Farvelabrikernes Salgskontor

Tlf. 97 08 48

Leverer mange slags farvearbejder
direkte til forbrugere

Udsalg: Brydehusvej 16 — Ballerup

Forretningstid: 8—16

Lørdag: 8—12

Sønderborg Lampeindustri

St. Raadhusgade 1

Sønderborg

Tlf. 044 - 24770

Ledøje & Omegns Brugsforening

Ledøje

Tlf. 97 37 21

Byggeriets Maskinstationer A/S

Kraner & Stålstilladser

Næsby

Fyn

Tlf. (09) 13 48 48

Hovedstadens

Kulimport

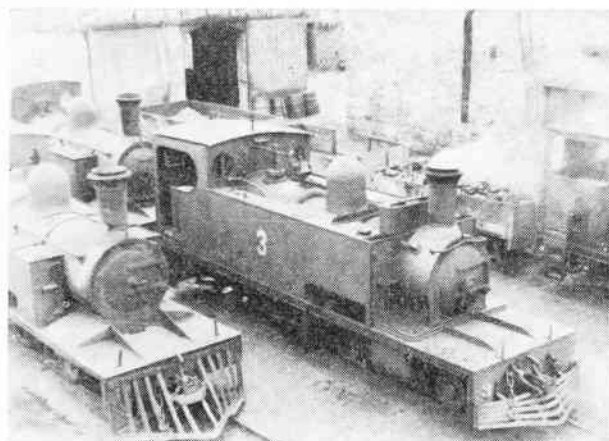
Aktieselskab

Tlf. 15 16 44

Authority, i slutningen af halvtredserne dieselificerede driften og nedlagde hovedparten af sidelinierne var et spring tilbage i fortiden fra BR's moderne Liverpooltog til det, man mødte, når man gik i land i Dun Laoghaire. Var hovedlinierne en kilde til megen fornøjelse, gjaldt dette ikke mindre de smalsporede sidebaner, der var spredt over øen fra Giants Causeway i nord til Schull and Skibbereen i syd, alle på nær den berømte monorailbane ved Listwell af tre engelske fods sporvidde, 0,914 m. Disse var dels anlagt på steder, hvor man allerede, da de byggedes, var klar over, at de aldrig kunne komme til at betale sig, men hvor man ønskede at udvikle en fattig afsidesliggende egn, dels på steder, hvor der vel var et trafikbehov, da de blev anlagt, men hvor dette med øens og særlig landdistrikternes affolkning ikke længere var til stede, da man nåede frem til tredivernes begyndende industrisamfund. De fleste baner forsvandt, efter at Eire var blevet uafhængig, idet de konservative irske regeringer var meget lidt indstillede på, at skatteborgerne skulle betale banernes underskud, hvilket ikke så meget havde afficeret den tidligere engelske administration.

Da vi i 1951 boede et år i England og ville en tur til Irland, var der derfor kun en brøkdelen af de baner tilbage, der havde været før krigen, og disse lå endda spredt i øens fjerneste hjørner. På en fjorten dages kombineret tog- og cykeltur kunne vi ikke nå at køre hele øen rundt, men valgte så den nordlige del af republikken og en rundtur langs kysten i de tretten grevskaber, der udgør Ulsterterritoriet, hvilket dels gav os mulighed for at se resterne af banerne omkring Ballycastle og Larne, dels banerne syd og vest for Derry og endelig den sidste bane i det indre af landet, The Cavan & Leitrim Railway, åbnet i 1887 og bestående dels af en »hovedlinie« fra Dromod på Great Southern Railways linie Dublin-Sligo over Ballinamore til Belturbet, endestation for en sidelinie til Ballyhaise på Great Northern's Cavanlinie, dels af en sidebane fra Ballinamore til kulminerne ved Arigna. Hovedlinien var 54 km, sidelinien 23, i alt 77 km. Før krigen havde der gået tre blandettog på hver af hovedliniens to dele og en på Arignalinien, men nu var de personførende tog indskrænket til 1 tog i hver retning på hverdage mellem Belturbet og Ballinamore, og tre tog på Dromodsektionen, medens der på Arignastrækningen kun var annonceret et blandettog den ene vej og intet den anden vej. Over Belturbet var det umuligt at nå frem til banens centrum Ballinamore, men over Dromod kunne det gøres. Vi forlod altså Dublin fra den alt andet en rene eller moderne

Westland Row station med tog bestående af en alderstegen trekoblet maskine med en uendelig lang stamme af kupévogne. Til Mullingar gik det hurtigt nok, 80 km på en time og 28 minutter uden stop og med kun 14 minutters forsinkelse, men så var det også sket. I Mullingar ventede en endnu mere bedaget 2 B-maskine med 6 2-akslede vogne, og først efter en god halv times venten kørte vi – nu med godt 20 minutters forsinkelse – mod Sligo. Inny Junction, beliggende i kilen mellem Sligo- og Cavanbanerne med nedlagt restauration og lukkede ventesale, passerede vi uden at standse, da persontrafikken på banen op til Cavan kort før var nedlagt. Dromod, som vi skulle have nået 6.42, men først nåede 7.30, så lige så nedlagt ud, og sidebanetog var der ikke noget at se af, men efter lidt spørgen fik vi da at vide, at der i dette gudsforladte hul var endnu en station, hvortil vi kunne komme med vore medbragte cykler, som vi fandt liggende på perronen, hvis vi kravlede over en skrøbeligt ud-



Damplok. foran remisen i Ballinamore, 1954. Foto: BW

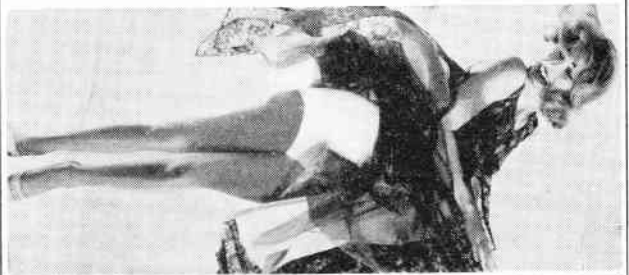
seende fodbro. Vi valgte dog det lettere at gå tværs over skinnerne og nåede efter et par fejltagelser frem til en større station, der viste sig at være eller måske snarere have været sidebanens station. For tiden var den lejet ud til husvilde eller andre fattigt udseende personer, der brugte det meste af stationsarealet til opholdssted for diverse fjerkræ og svin. Lokomotiv var der ikke noget af, men noget i retning af et tog var der da, et antal svære egetræskreaturvogne med brædderne slået på indersiden af rammerne uden megen maling bortset fra forskellige ubestemmelige flager i hjørnerne, og så sunkne i fjedrene, at det var med nogen mistænksomhed, man betragtede dem. De blev dog langt overgået af personvognen, der var et virkeligt fint stykke victoriansk håndværk, hvilende på to meget enkle bogier og med 22 vinduer i hver side, indeholdende i den ene ende en tredieklases kupé og i den anden en 2. klasse. Tredie klasse havde træbænke langs



**A/S FARMER
FJERKRÆ**
FRAUGDE · FYN

Danet
KNUD DAMGAARD A/S HERNING

— UNDERTØJ
Til moderne
piger i
alle aldre ...



A/S Exinter

Vasekær 10
Herlev
Tlf. 94 41 42

J. C. Filtenborg

Kronprinsensgade 8 — Kbh. K.
MI 1057

**Maskinfabrikken
»OPTICO«**

Odense
Tlf. 11 19 03

Nyborg Forenede

Trælast Forretninger

Nyborg
Tlf. 146

Wartburg & Trabant

Køber man på Nordfyn bedst i

I/S Nørreby Autoværksted

pr. Bogense — Tlf. Grindløse 205
v/ Evald Christensen og Erling Andersen

**Eget værksted — Stort lager
Specialuddannede folk**

Støt dansk arbejde

S.D.A.

væggene. Anden klasse havde en bæk langs den ene side og lænestole langs den anden. Oprindeligt havde det været en meget fin og dyb polstring, men udseendet spoleredes nu noget af, at en del af fjedrene var knækkede og andre gået gennem betrækket. Der var dog faktisk fire pladser, der kunne benyttes, og da vi kun var to, gjorde det jo ikke så meget med de øvrige. Efter at have ventet et kvarter tid, kom der virkelig et lokomotiv, og ingen ville nægte, at dette passede til det øvrige tog. Af typen 2 B og bygget 1887 hos selveste Robert Stephenson i Newcastle-on-Tyne. Vi kom afsted kl. 8 og skulle have kørt kl. 6,55, så det var faktisk kun 1 time og 5 minutter for sent, hvilket den gang ikke var meget på Irland. Turen til Ballinamore, 16 engelske mil, skulle tage 1 time og 10 minutter, men da det var dagens sidste tog og det var lørdag aften, var den uundgåelige følge, at det til gengæld kun tog 40 minutter, hvorved alle fartgrænsen blev overskredet på det voldsomste og selv om farten ikke var meget over 50 km i timen, ja, så svajede og rystede det såmænd så voldsomt, at man gerne kunne tro, at man var i et af statsbanernes ældre lyntog på vej mellem Odense og Fredericia. Rangering var der ikke meget af, landskabet er øde og stationerne og holdepladserne, på nær Mohill, hvor vi stillede nogle kreaturvogne, små og uden megen trafik.



Blandettog på stationen i Dromod 1952.

Foto: BW

Er ruten Dromod-Ballinamore øde, ja, så gælder dette i endnu højere grad de to andre forgreninger. Mellem Ballinamore og Arigna er kun en enkelt større bebyggelse, og Arigna station ligger på et praktisk talt helt øde sted. Mellem Ballinamore og Belturbet, en lille flække med 12-1300 indbyggere er en del landbrug, men dog hovedsagelig engdrag og græsmarker. Fra Belturbet var praktisk talt ingen forbindelse videre, da banen til Ballyhaise kun havde forbindelse til Clones i Ulster, hvortil ingen rejste, medens banen sydpå var nedlagt. Hvad var

da årsagen til, at denne bane overlevede endnu i 1952? Jo, 3 km fra Arigna ligger nogle store brunkulslejer, hvorfra der indtil 1920 kun var transport med oksekærrer og hestevogne. Da man under 1. verdenskrig fik brug for indenlandsk brændsel, udvidedes driften af minerne, og i 1918 påbegyndtes anlægget af et 3 km langt godsspor, der imidlertid først blev færdig i 1920. Krigen var nu forbi, men det uafhængige Irland har kun ubetydelige kulforekomster, og der transporteredes i de følgende år op mod 5000 t brunkul om måneden fra Arigna til Dromod og – i mindre omfang – til Belturbet. Foruden denne trafik var der en del kvægtransporter samt i perioder tørvetransporter. Rejsetrafikken var ringe – den største by på linien, Ballinamore, havde kun 800 indbyggere og var en af de mest stillestående landsbyer, jeg nogensinde har boet i. Mere end 30.000 rejsende om året var der da heller ikke i de sidste år.

Mellem Dromod og Belturbet gik banen gennem ret kuperet terræn på egen banelinie, medens den mellem Ballinamore og Arigna betegnede som »tramway« i modsætning til de andre strækninger, der var »light railways«, idet den her på hovedparten af strækningen gik i vejkanterne.

Banens hovedværksteder var i Ballinamore overfor den ret store stationsbygning. Da jeg var der, havde man 9 damplokomotiver til rådighed, en samling, der ville gøre enhver ejer af en veteranbane misundelig. Foruden den maskine, vi havde for toget, fem til af samme type og årgang, men hertil 3 af typen 1B1, bygget hos Nielson, Reid & Co. i 1899 og i 1934 overført til CLR fra Cork, Blackrock & Passage Railway, da denne bane bukkede under for automobilkonkurrencen. I 1953 fik man i øvrigt yderligere 3 lokomotiver, bygget hos Hunslet i 1889 og 1892 til Tralee and Dingle Railway, der efter mange års forgæves kamp også var bukket under. Til passagertrafikken havde man oprindeligt 24 boggievogne, en noget optimistisk anskaffelse. I de senere år var dog kun 6-8 stykker anvendelige. For kultrafikken og den øvrige godstrafik havde man ialt op mod 200 godsvogne.

Banen havde med nød og næppe klaret sig igennem fra 1. verdenskrig, og det var kun kultransporterne, der holdt den igang efter 2. verdenskrig. Da CIE i halvtredserne foretog sin store omlægning af trafikken fra jernbane til landevej, og de dårlige kul fra Arigna ikke kunne konkurrere med anden form for brændsel, var det åbenbart, at CLR's rolle var udspillet. I 1959 nedlagdes driften, og kort efter begyndte ophugningen af sporene.



Ackermanns HOBBY

Har alt til H. O. Modeljernbanen
Fleischmann Märklin Liliput Kibri
Faller Vollmer Revell og meget mere

Vi giver rabat
til klubber og foreninger ved samlet køb
Tal med os om Deres modeljernbane problem

Korsgade 49

Tlf. 390141

Borgergade 130

Tlf. 140842

Aarhus Trådvarefabrik

E. Bøghsvej 6 — Aarhus

Tlf. 58900

Vordingborg Trælasthandel A/S

Vordingborg

Tlf. 23

Averhoff & Co.

Papirsorteringsanstalt

Tlf. Mundelstrup 17

Fyns Tæppelager

Odense

Danmarks største specialforretning

10 % rabat til alle ansatte ved DSB

Alt i gulvtæpper

Tlf. 09 - 11 22 03

H. H. ROBERTSON NORDISK A/S

København K.

Fiskeeksportør

N. H. Anthonisen

Storegade 89

Esbjerg

Tlf. 24312

The Cavan and Leitrim Railway, liggende i de store, øde mose- og engområder mellem Lough Allen og Lough Erne, var så typisk for Irland, som man kunne ønske det, og det er en skam, at en rejse derover ikke mere kan forenes med den tur med »Isabel«, »Queen Victoria« eller »Kathleen«, som lokomotiverne engang hed, men undlad ikke af den grund at rejse derover, og nyd de store, øde bakke- drag og lave bjerge, den venlige befolknings gæstfrihed og den tone af passé, der er over alting. Og selv om the irish narrow gauge for altid er forsvundet, er det alligevel umagen værd at kaste et blik på, hvad der er tilbage – forladte stationer, bane- dæmninger og enkelte steder en stump rusten spor. Og endnu kan man da andre steder se lidt af, hvad der engang kørte på dem. I Belfasts transportmu- seum er et sporvejslokomotiv fra Port Stewart, på Isle of Man kører 2 skinnebusser fra County Done- gal og et eller andet sted i USA på en irsk-ameri-



Stationen i Ballinamore set mod øst, 1952.

Foto: BW

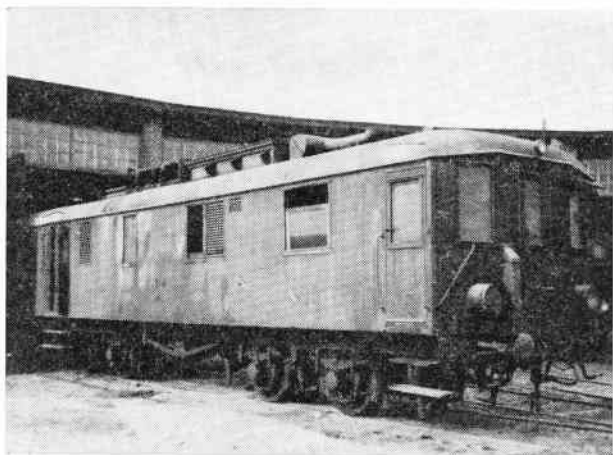
kansk rigmands privatemuseum står 4 lokomotiver fra The Cavan and Leitrim Railway som minde om en excentrisk irers drøm om sit barndomshjem.

Birger Wilcke.

TAK, ASEA

LJ M 1 – et af verdens ældste køreklare dieselloko- motiver, måske endda det ældste – er nu DJK's ejendom, idet ASEA skænkede os hele købesummen, kr. 5000, til erhvervelse af lokomotivet.

Det blev bygget i Västerås (DEVA, Diesel-Elek- triska Vagn AB, et datterselskab af ASEA og Atlas diesel) i 1921 med bygge-nr. 16, omtrent samtidig med HHGB's første dieselloko (ML 1, men det står ikke på den!), der har bygge-nr. 17; de to loko er dog ikke bygget ens, idet vort har lænkeaksler og HHGB's har bogcier.



Vor nyerhvervelse: LJ M 1. Fotograferet foran remisen i Maribo 1. maj 1964. Foto: SR

Ingen af de to vogne blev bygget til nogen be- stemt bane, men til udlejning til forskellige svenske

privatbaner. Har man dér fået samme lejebeløb for dem, var det ingen ringe forretning for DEVA. I to år kørte disse vogne på forskellige svenske privat- baner, og det hævdes, at nr. 16 var set på Göteborg –Särö Järnväg i 1923, men det har nu nok været nr. 17, idet denne havnede på en ingeniørudstilling i Göteborg i 1923, hvorfra den kom til HHGB, som i begyndelsen gav 100 kr. om dagen i leje, indtil den købtes.

LJ synes at være sluppet billigere. Lejen fra 12/4 til 30/9 1923 androg kr. 10.885, endda inklusive nogle anskaffelsesudgifter. Sidstnævnte dato blev den købt, og at der har været god brug for den, for- tæller statistikken noget om. De første 10 år (1923– 33) kørte M 1 835.000 km, deraf 87.000 km på Kragenæs-banen 1923–26. Herefter synes M 1 at have holdt sig på LJ's strækninger; det kom da af og til på »gæsteoptræden« på de øvrige privatbaner, f. eks. da Torrig-banens ene motorvogn brændte, og efter krigen kørte M 1 på Bandholm-banen. I 1936 passeredes millionen (af km, altså), og noget tyder på, at de to millioner km passerer ved kørsel med museumstogene.

M 1 kørte i en del år næsten udelukkende på strækningen Maribo–Rødby havn, indtil den hen- sattes 1958. De sidste år var den lidt lunefuld, når der hængtes for meget på krogen, men det skal vi nok forskåne den for.

En som sædvanlig velvillig presse har allerede gjort M 1 kendt, og vi kan glæde os over forskellige firmaer, der allerede har hjulpet os eller givet tilsagn om gratis eller billige materialer m.v. F. eks. har Ho-



Maskinfabrik A/S

Specialfabrik f. hydraulisk styringsmateriel
og hydrauliske elevatorer

Frederiksborg Fløde-Is

S. Jernbanevej 16 B

Hillerød

Tlf. 1112

Nordisk Ventilator Co. A/S

Næstved

Vognfabrikken Scandia

Randers

Tlf. 25300

T. G. JUNGENSEN A/S

Aut. GM forhandler

Lyngby Hovedgade 63

Tlf. 87 07 00

LYNGBY TØMMERHANDEL A/S

Trælast — Bygningsartikler

Tlf. 87 20 88

Randers Andels-svineslagteri

Tlf. 28166

... Tøj

Til far og søn

Måløv Herremagasin

v/ Kaj Henningsen

Liljevangsvej 6

Tlf. 97 24 22

leby Maskinfabrik istandgjort og fyldt startluftflaskerne for os uden beregning, og Caltex Oil A/S har stillet os diesel- og anden olie i udsigt. Lollands-banen har som altid været os behjælpelig, og både for dette og den omhyggelige opbevaring af M 1 i de

6 år, den ikke har kørt, er vi L.J. megen tak skyldig.

Til den kommende sæson håber vi at kunne køre nogle tog, bl. a. til Rødby havn, med M 1, der vil være en seværdighed for mange jernbane- og motorinteresserede både inden- og udenlands. *PT.*

Teak-træsvognene skal være væk 1970

Efter de foreløbige planer skal de gamle teaktræsvogne være helt væk i 1970, siger man i DSB's 2. distrikt i Århus. Vedligeholdelsesudgifterne i forbindelse med disse vogne er for store, og vi har planlagt en udskiftning.

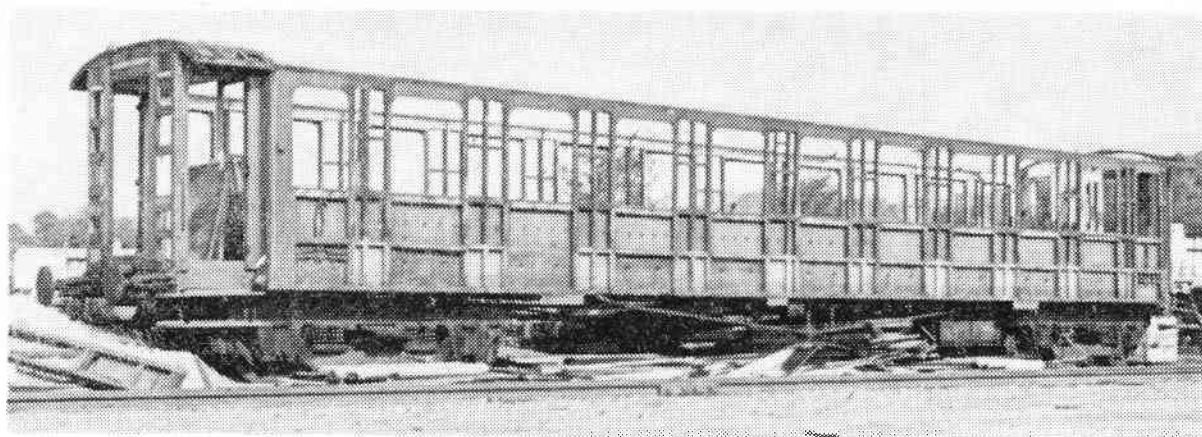
Og det er så sandt, så sandt. I den sidste tid er der blevet færre af de kendte »tagrytter-vogne«, som forsvinder til fordel for de sidste nye »skrig« indenfor persontogsverdenen, nemlig litra B, af hvilke der som bekendt skal anskaffes ikke færre end 85. En ret enorm bestilling, kan man sige.

Der er ingen tvivl om, at det sikker en jernbaneentusiast i hjertet, når han ser billedet af CM 2099.

Vi fandt den på Fredericia gl. banegård, og på det tidspunkt, den blev forevigt af kameraet, var der faktisk ikke meget tilbage af den.

Nogle mennesker i Fredericia har købt den af et ophugningsfirma i Skanderborg, og har i den sidste tid været travlt beskæftiget med at skille den ad. – Ved redaktionens slutning var der intet tilbage af den mere. Kun to boggier, som med et par meters mellemrum stod enlige tilbage på sidesporet.

Selvfølgelig sætter vi alle pris på større fart og øget komfort. Men – hånden på hjertet – smerter det ikke at se en sådan DSB-veteran forsvinde ud af driften for evigt? *thi.*



CM 2099, eller resterne af den, efter at den har været under behandling af ophuggere. Foto: Poul Thiesen

En entusiast-atraktion mindre

Skydebroen i Fredericia kan ikke mere dreje

Maskindepotet i Fredericia er blevet en entusiast-atraktion fattigere. Den berømte kombinerede skydebro og drejeskive kan ikke dreje mere, og den kommer efter al sandsynlighed ikke til det nogensinde.

Grunden til, at man nu må tage en ganske »gemen« drejeskive i brug, er, at damplokomotiverne

efterhånden forsvinder. Man mener derfor ikke, at det kan betale sig at opretholde skydebroens anden funktion, idet vedligeholdelsesudgifterne i forbindelse hermed kan spares.

De enkelte damplokomotiver, som DSB en gang imellem lader rulle ud på strækningerne, må ved ankomsten til Fredericia foretage en omvej, før de

DANSK LIGBRÆNDINGSFORENING

*MI 7540

Helligdage kl. 9—12
ringes MI 7540 A

Alt vedr. bisættelser

ordnes stilfuldt og
økonomisk

**Alle aftaler kan træffes
i hjemmet**



Faaborg Jernstøberi & Maskinfabrik

Laonis Minde 9

Faaborg

Tlf. (0961) 71 - 271

Svendborg Andels Svineslagteri

Svendborg

Tlf. 09 - 21 37 78

Svendborg Fingarveri

Svendborg

Tlf. 21 16 28

Vagn Hansen - Auto

Odensevej 121 — Odense
Tlf. 09-11 72 55

Hillman — Peugeot

Sunbeam — Commer

Langeskov Plovfabrik A/S

Langeskov

Fyn

Tlf. (0938) - 38

Det Fynske Trælastkompagni

Odense

Tlf. 09 - 12 22 22

H. Mogensen

Ellekær 2—4 — Herlev

Tlf. *94 17 11

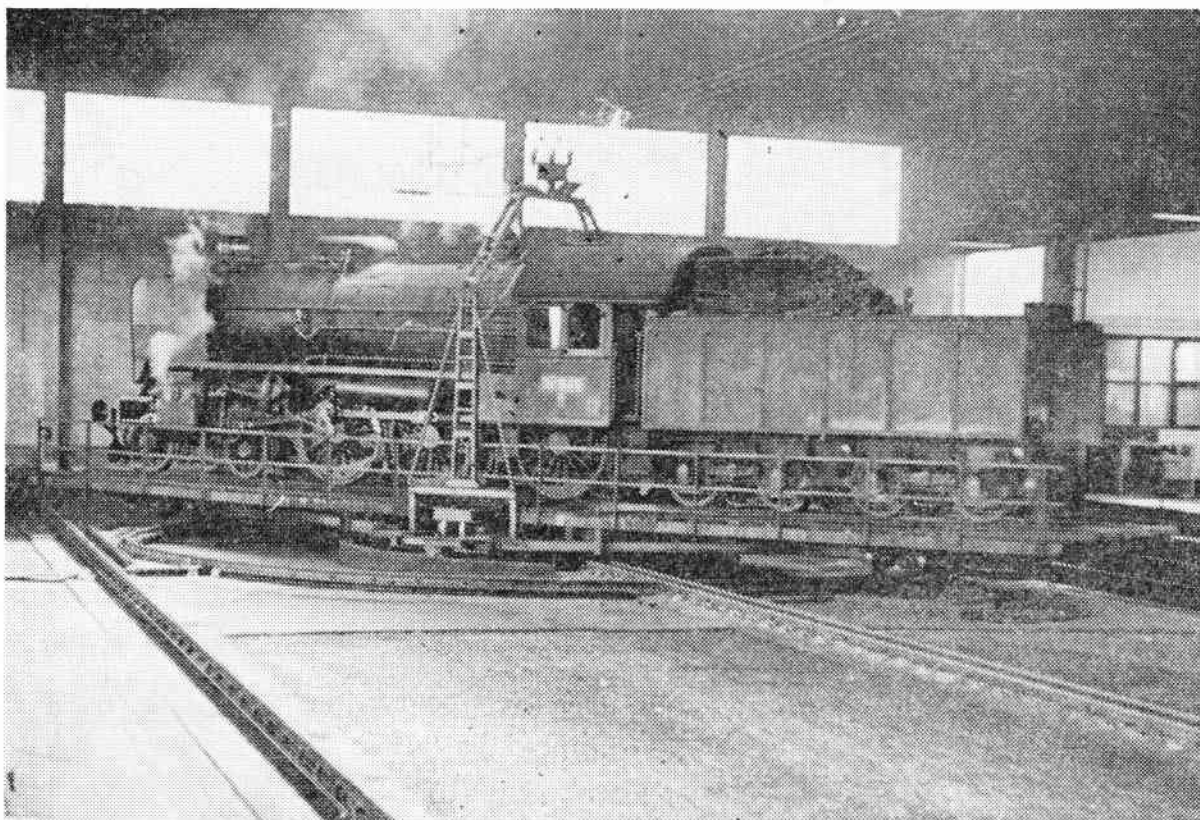
på remisesporet kan puste ud efter køreturen. Når maskinen har fået kul og vand, skal den køre helt hen til remiseporten, hvorfra den skal bakke (alt efter hvad vej den vender, naturligvis) flere hundrede meter ud til drejeskiven, som ligger midtvejs mellem remisen og personbanegården. Her kan lokomotivet da vendes, hvorefter det atter tager turen mod remisen.

Den drejelige skydebro i Fredericia var den eneste af sin art i Danmark. Skydebroer findes på maskindepotet på Århus H og på Københavns godsbane-

gård, men her må man lade lokomotiverne dreje på en særskilt drejeskive.

Et rygte (og dem lytter folk jo gerne til) siger, at man skal helt til Deutsche Bundesbahn's maskindepot i Hannover for at finde en drejelig skydebro. Det gør det endnu mere synd, at Fredericia maskindepot er denne attraktion fattigere.

Skulle man finde på, at skydebroen atter skal kunne dreje, kan det nok lade sig gøre. Det tekniske apparat kan sagtens monteres igen. *thi.*



R 946 var en af de sidste maskiner, der blev drejet på den kombinerede skydebro og drejeskive i Fredericia.

Foto: Poul Thiesen

Bunden blev omtrent skrabet den 17. oktober

Eftersårsferie og militærtransport faldt lige oven i hinanden

Dampentusiasterne var glade, andre var det modsatte den 17. oktober. Ialt blev sytten damplokomotiver i 2. distrikt hentet frem fra glemselen denne efterårsdag, og det blev en større renæssance.

Grunden til denne dampaktivitet i 2. distrikt var, at det var lørdagen før skolebørnenes efterårsferie. Samtidig havde en stor del af den danske styrke været på efterårsmanøvre i Sydslesvig, og lige netop

på denne dag skulle DSB befordre mange troppe-transporttog.

Maskindepotet i Fredericia var et af de steder, hvor aktiviteten var størst. Depotet har til daglig tre dampmaskiner stationeret, og samtidig med, at disse kom i drift, fik man besøg af ikke færre end ti maskiner. Depotet skal flere år tilbage i historien, før der kan berettes om en dag af samme dimension.

Horsens
Mejeri & Iscremefabrik A/S

Svanesgade 1
Tlf. 25100

Installationsforretningen
A. W. Thiesen

Midt Kobbel 34 — Sønderborg
Tlf. 044 - 24831

Slakteriernes
Fællesindkøbsforretning



Axelborg

A/S A. ANDERSEN
STAALVAREFABRIK

Godthaab — Jylland
Tlf. 081 - 58711 - 200

BRUG
RANDERS
REB

H. MEISNER-JENSEN A/S

BÜLOWSVEJ 3
KØBENHAVN V



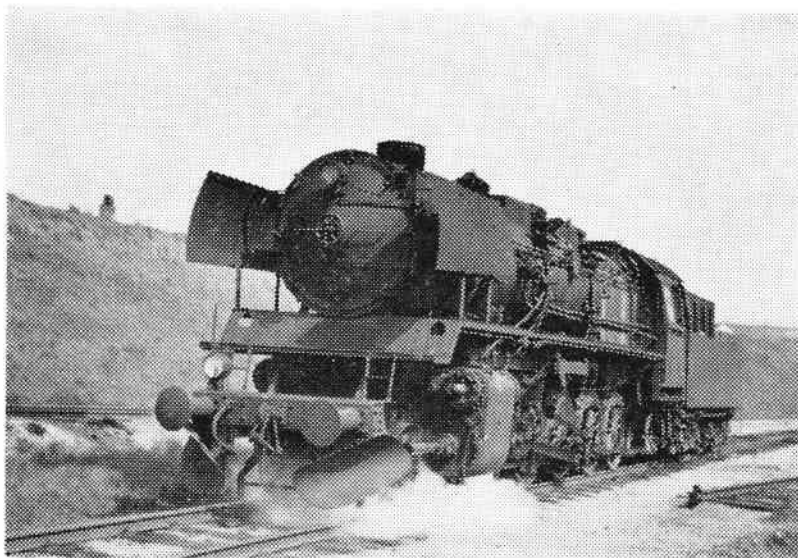
TELEX: 5055
(0138) EV *9770

Dansk Naarden A/S

Værkstedvej 23
Valby

Carl Lassen's Eftf.
Speditørfirma

Englandskajen — Esbjerg
Tlf. 27677



N 210 — en af de mange maskiner, som måtte hentes frem fra glemselen den 17. oktober.

Foto: Poul Thiesen.

Som nævnt var depotets tre egne maskiner kommet i gang. Det drejer sig om R 946 og 959 samt N 210. Men ikke nok med det: H 785, som man i nogen tid havde haft til låns fra depotet i Århus, tog sig tidligt på morgenstunden den 17. oktober en tur med godstog til Esbjerg, og næsten samtidig ankom H 800 fra Århus.

Denne maskine står til daglig i »mølpose« i remisen i Frederikshavn, og en times tid efter fulgte H 792. Medlemmer af DJK, som har besøgt Århus maskindepot, har i stort tal forsværet, at denne maskine kom aldrig ud igen. Men det indre svarede altså ikke til det ydre, for turen gik ganske glimrende.

I løbet af dagen blev der mere travlhed. N 205, som daglig står i Padborg, hensat efter en let revision, fik monteret det manglende gangtøj og sat igang. Senere fulgte N 207, 208 og 209. To af maskinerne kørte i forspand.

Ved 21-tiden blev det så galt, at D 866 kom med godstog fra Esbjerg. Det er længe siden, en D-maskine har besøgt Fredericia.

Når man ikke medregner R 948 fra Struer, som kom allerede om fredagen, varede dampeventyret nøjagtig en dag. Om søndagen var alt slukket af.

Jo, der er stadig brug for dampheste kræfterne.

thi-.

Til vore medlemmer

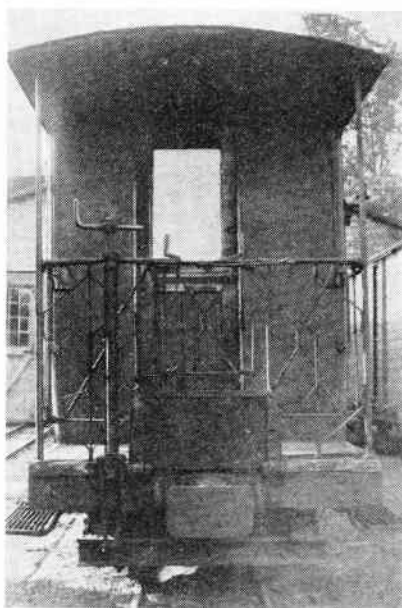
Med henblik på snarlig udarbejdelse af ny medlemsliste er der til vore nye medlemmer udsendt en forespørgsel om bogstavkoden vedrørende interesse-felterne:

- a) Jernbanehistorie
- b) Trafikøkonomi
- c) Rullende materiel
- d) Det faste anlæg
- e) Sikrings/signalanlæg

- f) Fotoudveksling m.v.
- g) Arkivalier, køreplaner
- m) Modeljernbane (nyt)
- s) Sporveje (nyt)
- x) Iøvrigt

og vi gør opmærksom på, at besvarelsen heraf nemmest sker BAGPÅ GIRO-KORTETS »KUPON TIL MODTAGER«, når De betaler Deres kontingent. På samme måde kan »gamle« medlemmer meddele eventuelle rettelser i stillingsbetegnelse eller kodebogstaver.

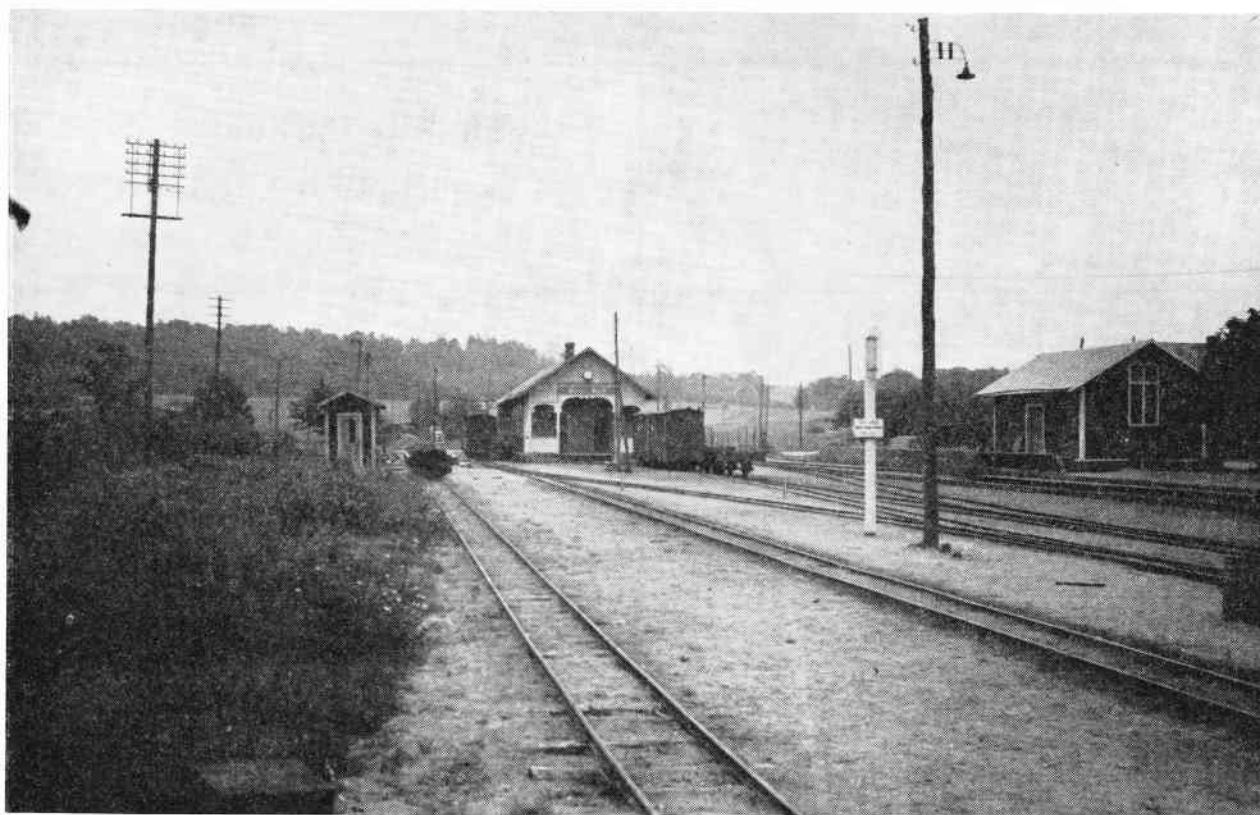
Frederiksværk Bådebyggeri Havnevej 11 — Frederiksværk Tlf. 486	STØT DANSK ARBEJDE
Alfred Jørgensens Eftf. Ringager 7—9 Glostrup	<i>A/S Nordisk Film Komp.</i> Mosedalsvej — Valby
JOHN PRINTZ Trælast — Byggematerialer — Betonvarer Næstvedvej 29 — Tlf. Ringsted *2012	Sanitet — Varme — Oliefyr udføres Gratis tilbud HASSEL & TEUDT Bredgade 43 — Kbh. — CE 250
GEORG MOLDOW Lyngbyvej 324—328 Gentofte Tlf. GE 8001	MASAGAMA THE Strandgade 34 — Kbh. K. Tlf. AS 6104
<i>Alf. A. Nielsen & Søn</i> Tobak — Kaffe og Gær en gros Køge	 Vejle Isolerings og Gulvbelægning Rolighedsvej 1 — Tlf. 1446
Vendsyssels Handelshus A/S Bispetorvet — Kbh. K. MI 6167	BRDR. JOHNSEN Entreprenør og Maskinfabrik Roskilde Tlf. (03) 35 21 40
DANSK ÆGCENTRAL A/S Tlf. ÆG 2612	<i>Danske Mejeriers Fællesindkøb</i> Vordingborggade 18 — Kbh. Ø. Tlf. TR 2880
HELSINGØR SAVVÆRK Gl. Banegårdsvej 4 Tlf. 21 01 88	Frederiksværk Trælasthandel A/S Tlf. Frederiksværk 6



Nättraby- Alnaryd- Älmeboda *Järnväg*

(se artiklen i vort julenummer)

Gavlen på personvogn nr. 6, Nättrabyhamn 1937. Foto: BW



Nättraby Norra St. set mod øst. Th. BKB stationen.

Foto: L. Welanders

N. F. Larsen & Sønner A/S Købmagergade 7 — Kbh. K. Tlf. MI 8311	Speditionsfirma <i>VILHELM ALBERTSEN & CO. A/S</i> Sølvgade 23, K. Tlf. 15 41 74
A/S SALOMON Frederiksborggade 1 — Kbh. K.	BIRKING & CO. Kirkebjerg Alle 35 — Vanløse Tlf. 71 90 00
<i>A/S E. ORTH</i>	<i>BRDR. MØLLER A/S</i> Tlf. Vraa 26 Korn — Foderstof- & Trælasthandel
Agersted Autoservice — Tlf. 85 v/ Brdr. Olsen Anbefaler sig med alt vedrørende reparation af biler & traktorer	Entreprenørfirma JOHANNES SØRENSEN v/ Frode Sørensen Tlf. Nørre Aarslev 15
<i>Krøluldsfabrikken</i> <i>Angora</i> Asylgade 26—28 Tlf. Odder 40811	LUND SKOTØJSFABRIK I/S J. Pold & Co. Tlf. Lund 28
RICHARD NISSEN Trævarefabrik Fælledvej 7 Tlf. Langaa 104	<i>Dansk Transport-Materiel</i> Pedholt Maskinfabrik Tlf. Malling 4
Malermester <i>GEORG WALMAR</i> Karrebæksvej 1 A — Næstved Tlf. 72 28 78	HARRY OLSEN Nørrebrogade 5 — Kbhvn. N. — LU 1805 Fabrikation af belysningsartikler
A/S Ravnholm Manufacturing Company Tlf. 87 87 87	<i>Peter Sørensens Jægeskabe</i>

Kontingentet for 1965

bedes venligst indbetalt på medfølgende girokort. Skulle dette mangle, er kontonummeret 1173 80 og adressen: Mogens Bruun, Lindehøjen 10, Vanløse.

Det ordinære kontingent udgør kr. 15,—

For medlemmer under 18 år d. 1/1-65 dog kr. 10,—

Indmeldelsesgebyr for nye medlemmer kr. 5,—

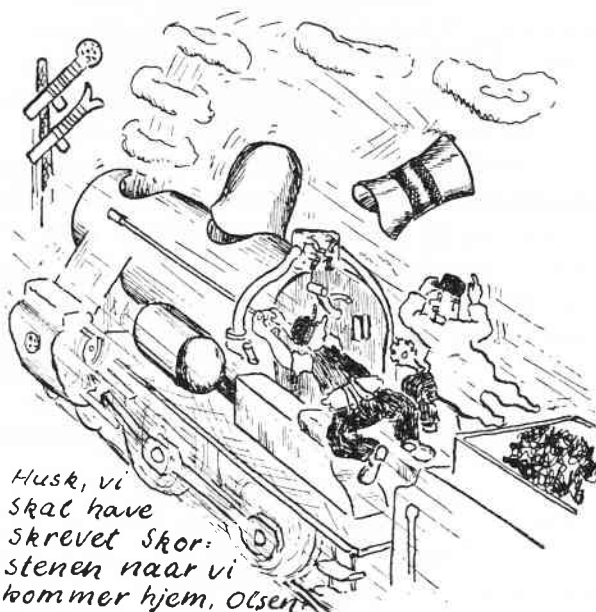
Og vi takker på forhånd for Deres snarlige indbetaling af kontingentet og Deres eventuelle bidrag derudover.

Foreningen har haft den store glæde at modtage en check på kr. 2500,— fra Vognfabrikken »Scandia«, Randers, til brug til DJK's restaureringsarbejder samt udgivelse af litteratur om danske jernbaner.

Vi takker for den særdeles velkomne gave.

RUDERSDAL AUTO- SERVICE

Kongevejen 120 - Tlf. 421100



ALFRED BILSTEIN A/S Holmbladsgade 138 — Kbh. S Tlf. SU 3601	<i>AUDIO-VISUELT CENTRUM</i> Store Kongensgade 67 København K.
ANDERS PEDERSEN Landbrugsmaskinfabrik Tlf. Barrit 10	POUL TERKELSSENS Møbelfabrik Over Randlev Tlf. Boulstrup Hou 150
BORDING SAVVÆRK Tlf. Bording 48	<i>CHR. P. DREIAGER A/S</i> Trælasthandel Holger Danskesvej 87 — Kbh. F. Go. 1386
FORUM MØBLER Rosenørnsalle 18 — Kbh. V.	DUKS FABRIKKEN I/S Tlf. Grauballe 2
GLARBO SAVVÆRK Tlf. Gammel Ry 70	<i>Ejstrupholm Møbelfabrik</i> v/ Johs. Christoffersen Tlf. Ejstrupholm 30
Kloster-Mølle & Vilholt A/S Tlf. Voerladegaard 6	FARRE MØBELFABRIK v/ Fabrikant P. Jensen Tlf. Farre 12
Se og prøv den nye Hillman Imp. Fine betalingsbetingelser TAGE THOMSEN Uno-X Servicestation Tlf. Fausing 60	<i>Bispebjerg Ligkistemagasin</i> Tagensvej 175 København NV Tlf. TAGA 6607
JETNI BELYSNINGER Støtte belysninger Agerup pr. Vipperød Tlf. (03) 481 — 270	<i>MIMA-MASKINER A/S</i> Kirkebjerg Alle 42 Vanløse

Zillertalbahn

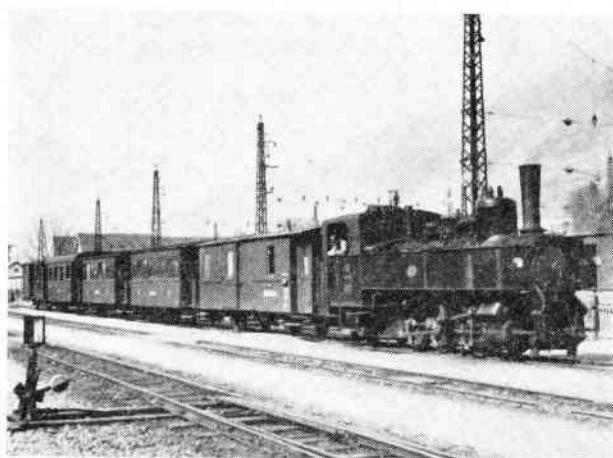
En jernbane, som de fleste jernbaneinteresserede kender af navn, er den østrigske Zillertalbahn eller »Zillertaler Verkehrsbetriebe«, som det rigtige navn er i dag. Fran Jenbach, hvor ZB mødes med de østrigske forbundsbaner, ÖBB, er der 31,7 km til endepunktet dybt i den smukke dal langs floden Ziller, den lille turistby Mayrhofen.

Byen Jenbach er nok værd at besøge for en jernbaneinteresseret. Her mødes 3 sporvidder, ÖBB's normalspor på strækningen Salzburg–Innsbruck, ZB's 760 mm smalspor og Achenseebahns 1000 mm spor med tandstangssystem Rigenbach. ÖBB-strækningen er elektrisk, ZB's drift afvikles næsten udelukkende med damp, og tandhjulsbanen har kun damplokomotiver.



Koncession på drift af en jernbane i Zillertal blev meddelt den 2. december 1899 ifølge Reichsgesetzblatt nr. 237. Banen blev åbnet for drift i 5 tempi i tiden 20. december 1900 til 31. juli 1902. Den blev anlagt enkeltsporet med 18 kg/m skinner, og den maksimale hastighed blev sat til 25

km/t. Baneanlægget krævede ikke tunneler, men derimod krævedes to jerngitterbroer ved banens skæring med floderne Inn og Ziller. Stationen i Jenbach er beliggende 529,8 m over havets overflade, Mayrhofen 627 m o. h.



Persontog klar til afgang fra Jenbach. (Lokomotiv nr. 3, postvogn 52, personvogn 13, 18 og 1, pakvogn 100).
Foto: Niels Bonnesen.

Efter åbningen af den sidste del af banen i 1902 bestod materiellet af:

- 3 tenderlokomotiver.
- 2 post-, pak- og togførervogne.
- 10 personvogne (tilsammen 310 siddepladser).
- 10 lukkede godsvogne.
- 10 åbne godsvogne.

I det første fulde driftsår, 1903, befordredes 121.218 rejsende og 17.025 tons gods. I 1962 var tallene 728.614 rejsende henholdsvis 67.305 tons gods. De fleste rejsende er turister på vej til og fra de kendte turiststeder i dalen. Godset er især magnesit, der ved magnesitværket i Ramsberg-Hippach (trinbræt med sidespor) læsses i særlige lukkede godsvogne, Gattung Gmag med pneumatisk tømning. Tømmer læsses i store mængder ved flere af banens stationer.

Til befording af de rejsende findes i dag ca. 25 personvogne, mest 2-akslede. Blandt de 4-akslede findes nogle personvogne, der i 1956 ved banens foranstaltning ombyggedes fra åbne godsvogne til moderne personvogne med 1. og 2. klasse. Disse vogne er forsynet med indgang i midten, og den

PYRAMID TOOTAL REGD	RANDERS HOBBY Raadhustorvet 4 Tlf. 25814
Randers Foto-Magasin Sct. Mortensgade 9 Tlf. 22325	<i>RANDERS FRYSEBOX</i> Grenåvej Tlf. 20258
Hilsen fra GYFA Glamsbjerg Fyn Tlf. (0972) - 110	VEDSTAARUP TEGLVÆRK Turup Fyn Tlf. Turup 99
Bogtrykkeriet »NORDVESTFYN« Bogense Tlf. Bogense 6 & 205	<i>Dansk Modelflyveindustri</i> Odense Alt i modelbaner (HO)
Nyborg Hobbyforretning Kongegade 19 Nyborg Tlf. 1984	<i>Harndrup Betonvarefabrik</i> Fjellerup Tlf. 106
C. C. JENSEN Maskinfabrik Abildvej 10 Svendborg Tlf. 09 21 25 63	Märklin Faller Heljan Revell  Fleisemann LEG og HOBBY ONKEL KAI TLF. 1148 MIDT PÅ ØSTERGADE Faaborg Scalextric

øverste halvdel af sider og gavle er næsten udelukkende vinduer; i tagets hvælvning er der vinduer hele vejen, således at de rejsende ikke går glip af udsigten til de smukke alper, der kranser Zillertal. En del af personvognene er små korte vogne fra banens åbning. I 1961 indsattes den første transportør til befording af normalsporede godsvogne på Zillertalbanen. Transportørerne, der er af den »store« type, hvor hele den normalsporede godsvogn hviler på 1 transportør, kobles til togets smalsporede vogne ved hjælp af et langt rør. Dette rør er i hver ende forsynet med en slange, der tilsluttes togets vacuumledning. Transportørerne købtes fra den tyske privatbane Hümmlinger Kreisbahn (strækningen: Werlte–Lahten), da denne bane i 1957 ombyggedes fra 750 mm sporvidde til normalspor. Transportørernes sporvidde ændredes af Zillertalbahns værksted.



Lokomotiv nr. 5 under indkørsel til Zell am Ziller med persontog.
Foto: Kümpel.

Jernbanens materiel er siden åbningen i 1902 blevet forøget væsentligt. Oversigten over trækraft i dag ser således ud:

- Nr. 1 »Raimund« Krauss, Linz 1900 O–C–1 (T).
- Nr. 2 »Zillerthal« Krauss, Linz 1900 O–C–1 (T).
- Nr. 3 »Tirol« Krauss, Linz 1902 O–C–1 (T).
- Nr. 4 »Castle of Careinion« Borsig, Berlin 1939 O–E–0 (T 2).
- Nr. 5 »Gerlos« Krauss, Linz 1930 O–C–1 (T).
- D 6 (dieselloko) Windhoff 1943 (ansk. 1956).
- VT 3 (motorvogn) Warchalowski 1928 (ombygget 1953).

Lokomotiv nr. 4 blev købt i 1958 fra Salzkammergut Lokalbahn, hvor det havde SKGLB nr. 22.

Det oprindelige lokomotiv nr. 4 »Gerlos« var bygget af Krauss, Linz i 1905. Det var et lille 1–B tenderloko, der var bygget til automatisk fyring. En stor tragt var anbragt i førerhuset, den fyldtes med kul fra førerhustaget. Apparatet har sandsynligvis ikke virket efter hensigten, lokomotivet ombyggedes til almindelig fyring. Lokomotiverne 4 (II) og 5 er navngivet 1964 af den engelske jernbaneklub: »The Welshpool and Llanfair Light Railway Preservation Society«.

Mit første møde med Zillerthaler Verkehrsbetriebe fandt ikke sted på en af ZB's stationer, men på endestationen for den ligeledes 760 mm smalsporede ÖBB-strækning i Krimml. Herfra skulle rejsen gå med postbus over Gerlospasset til Zell am Ziller station på ZB. Det var slutningen af sommersæsonen, så noget af postbussens rute kørtes af Zillerthalbanen. Man var imidlertid slet ikke forberedt på så stor trafik – vi var 5 jernbaneinteresserede – turen blev kørt med et »folkevognsrugbrød«. Der var også andre rejsende, og det er heldigvis den eneste gang, jeg har været i et »rugbrød« med chauffør og 9 rejsende af normal størrelse. Heldigvis kunne bilens tag åbnes, så kunne 2 mand stå op. Undervejs skiftede vi til den rigtige postbus, der på vej ned ad passet mødte en flok får, der absolut ikke havde hastværk, der var kun ét at gøre: vente til fårene havde bestemt sig. I sidste øjeblik nåede vi dagens sidste tog til Jenbach.



»Castle of Careinion«, damplokomotiv nr. 4 under rangering med godstog ved magnesitværket i Ramsberg-Hippach.
Foto: SR.

Næste besøg på banen startede i den »rigtige« ende, Jenbach. En køretur med persontog til Mayrhofen; de 32 km tilbagelagt på 1 time og 25 minutter. Turen tilbage foretoges med godstog, frem-



Biavl
Biavlsredskaber
Vokstavler

H. KRINTEL, HORNSLET

Tlf. 061 - 9 91 11 — Hornslet 170

SVENDBORG BRYGHUS A/S

Tlf. 21 31 62

KLOSTER
KJOLER

A/S I. M. NIELSEN & CO.

Odense

Tlf. 09 12 04 39

N. P. RASMUSSEN

St. Glasvej 44—46

Odense

Tlf. 09 - 12 50 73

**Aut. Renault forhandler
Specialforretning for Renault**

VEJLE RENGØRINGSSKAB

Torvegade 18 — Vejle

Tlf. 1214

CARL NIELSEN

Frøhandel

Torvet

Nyborg

Tlf. 203 - 803

DÆHNFELDT'S FRØ

Vestergade 75

Odense.

Tlf. 11 06 06

**Haarby Traktor- & Motorkompagni
A/S**

Haarby

Fyn

Tlf. Haarby (0973) 270 - 370

N. KJÆR

Autogaarden

Korsgade 17

Svendborg

Tlf. 21 23 23

Aut. Domi forhandler

R. T. A. VEJMATERIALER

Wichmandsgade 19

Odense

**1. kl. materialer til asfaltering af
perroner & P-pladser**

Tlf. 09 - 11 05 31

P. HAGEN-SØRENSEN

Maskinfabrik

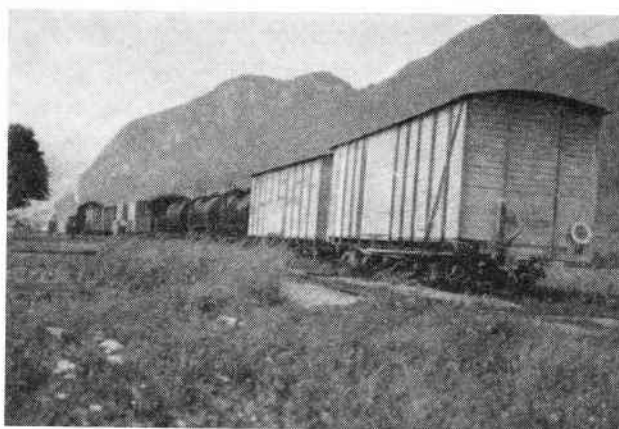
Odense

Tlf. (09) - 12 81 10

ført af det store lokomotiv nr. 4. Det var et rigtigt arbejdende godstog med godt med rangering på alle stationer og sidespor. Ved afgang fra Mayrhofen var der bare lokomotiv, pakvogn og personvogn, da vi ankom til Jenbach var vi oppe på 15 vogn incl. et par magnesitvogne og nogle små tankvogne. Turen med godstog varede omkring 3 timer.

Zillerthalbahns remiser og værksted er ligesom hovedkontoret i Jenbach. Der findes en lille remise til ét lokomotiv i Mayrhofen, og møder man dagens sidste tog mod Mayrhofen, vil man på den venstre vandkasse foran førerhuset se en lille sirligt rullet forsyning af optændingsbrænde til hjælp, hvis det skulle knibe med ild under kedlen næste morgen.

Som de fleste andre baner omgås Zillerthalbahn med planer om overgang til dieseldrift, man vil dog holde et damplokomotiv køreklart til særlige udflugts-tog. Imidlertid skal det dieselmateriel, der skal finde anvendelse på ZB være af kraftig konstruktion. Diesellokomotiv D 6 kan med sine 120 HK kun anvendes til rangering i Jenbach, og den dieselhydrauliske motorvogns kræfter (230 HK) rækker heller ikke til fremførelse, hverken af de store person- og eksprestog i turistsæsonen eller til de svære godstog. Et persontog med 10-12 vogne og evt. et par magnesitvogne bagest er ikke ualmindeligt. Zillerthalbahn har for nogle år siden købt et par brugte diesellokomotiver fra en industribane. Disse lokomotiver, der vil få nr. D 7 og D 8, er under ombygning på banens værksted.



Godstog på vej mod Jenbach. Bagest specialvogne til magnesit-transport, derefter tankvogne, den eneste personvogn, nogle vogne med tømmer, togfører-vognen, flere tømmervogne, en normalsporet godsvogn på transportør og damplokomotiv nr. 4.

Foto: SR.

Mon ikke vi kan være sikre på, at banens slogan »MIT DER ZILLERTHALBAHN IN DIE ZILLERTHALER ALPEN« vil passe i mange år endnu, selv om vi nok må se i øjnene, at det i fremtiden bliver dieselmotoren og ikke dampkraften, der skal bringe de rejsende langs floden Ziller ind i Zillertaler Alpen.

Poul Skebye Rasmussen.

Alle medlemmer og annoncører i

Dansk Jernbane-Klub

ønskes

et godt Nytår 1965.

Redaktionen!

BUKH 302 · 403 · 452 · 554

Service-sikret!

Bukh har over hele landet montører, der er uddannede og trænet på fabriken, og som har alle moderne hjælpemidler til deres rådighed ★ Denne kendsgerning sikrer Dem en god og sikker service ★ Og husk, at når De kører Bukh, er De altid sikker på at De hurtigt kan få originale reservedele, til fordelagtige priser.

FORLANG DEMONSTRATION!

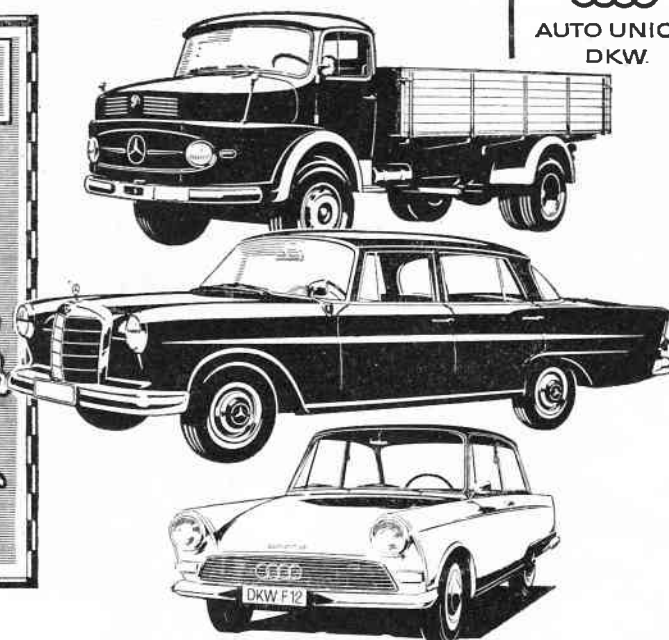
BUKH

kvaliteten der trækker



MOTORFABRIKEN BUKH A/S, KALUNDBORG

**Der findes en Mercedes-Benz
og en Auto Union/DKW
til ethvert formål**



MERCEDES-BENZ



AUTO UNION
DKW

BOHNSTEDT-PETERSEN A/S HILLERØD