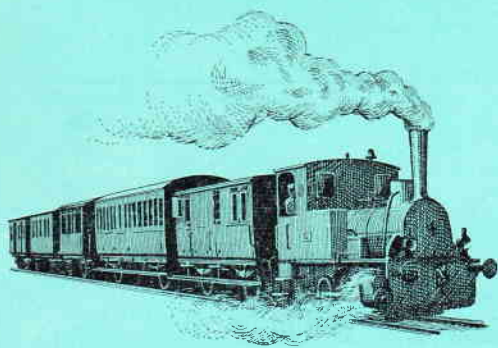
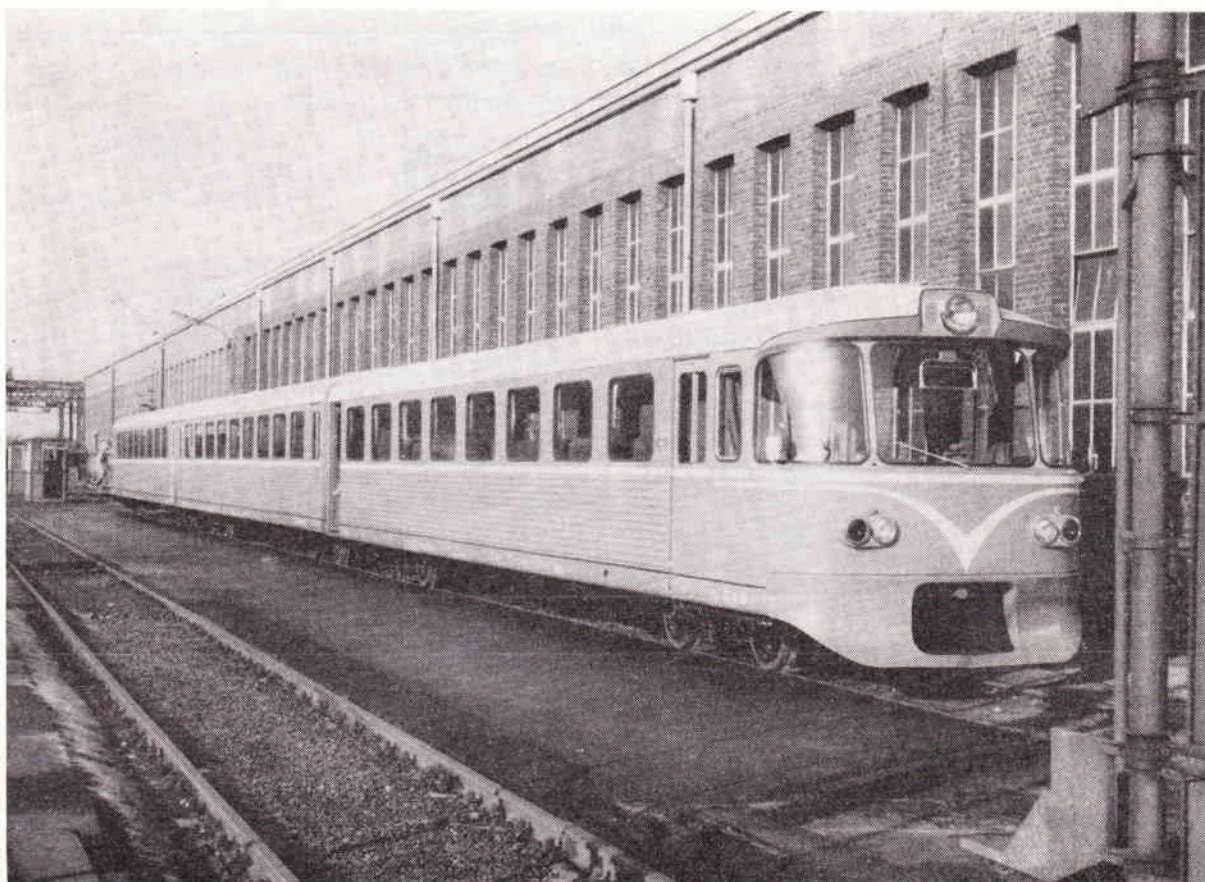




DANSK JERNBANE-KLUB

Lollandsnummer



Lollandsbanens første nye tre-vogns motortog ruller ud af montagehallen hos »Waggonfabrik Uerdingen AG« i Krefeld-Uerdingen.

Foto: S. D. Brandt



**FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM**

nr. **4**
Maj 1965

SOLOFABRIKEN A/S

Sønderborg



O. Cristensen
Bageri og Konditori

Nørregade 44
Telefon Vejen 54

Husk vi bruger ubleget kemikaliefrit mel til brødet.

Scanlance

Tlf. Viborg 3600



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningen er tilsluttet:

Dansk Model- og Jernbane Union (DMJU)
og MOROP.

Foreningen samarbejder med:

Svenska Järnvägsklubben, Stockholm,
Søtedalsbanens Hobbyklub, Kristiansand,
Freunde der Eisenbahn e. V., Hamburg
samt modeljernbaneklubberne i provinsen.

★

Formand:

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

Sekretær:

Frimærkehandler P. Thomassen,
Strandvejen 201, Hellerup.
(Træffetid: tirsdag-fredag kl. 10-14).

Kasserer:

Assistent Mogens Bruun,
Lindehøjen 10, Vanløse.
Postgirokontonummer 117 380.

Museumstoget:

Oplysning hos:
B. Chorfitzen, tlf. (01 72) TAgA 5743 eller
Maribo Turistbureau.
Tlf. (03 885) Maribo 496.

DJK's fynske afdeling:

Hans Gerner Christiansen,
Bernstorffsvej 17, Odense.

DJK's nordjyske afdeling:

Trafikassistent S. P. Laursen,
Falkevej 7, Randers.

DJK's sydjyske afdeling:

Midlertidig adresse: DJK's fynske afd.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

Trafikassistent O. K. Jensen,
Gartnerivænget 15, Maribo.

Redaktør:

Konsulent Erik B. Jonsen (ansvh.),
Esthersvej 19 B, Hellerup.
Tlf. (01 43) HElrup 6850.

Annonceekspedition:

Boulevarden 6, 3. sal, Kgs. Lyngby.
Tlf. (01) 88 22 23.

Medlemskontingent:

Ordinære medlemmer kr. 15,-
Juniormedlemmer (under 18 år d.
1. januar pågældende år) kr. 10,-
Indmeldelsesgebyr f. nye medl. .. kr. 5,-
Medlemsbladet, der udkommer 8-10 gange
årligt, udsendes gratis til medlemmer.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Dansk Jernbane Klub,

bestyrelse og

medlemmer lykønsker

A/S LOLLANDSBANEN

og landsdelen med

indsættelsen af det nye

moderne materiel.

Hellerup, den 8. maj 1965.



HOULBERG PØLSER

det er mad!

STOR BUTIKKEN I CENTRUM

KVICKLY

Helsingør



Henda Konfektion

Kalundborg

Lollandsbanens modernisering

Af direktør S. D. BRANDT

Umiddelbart efter A/S Lollandsbanens overtagelse af Det Lolland-Falsterske Jernbane Selskab den 1. juli 1954, var der i det nye selskabs bestyrelse enighed om, at det var ønskeligt om der kunne gennemføres en gennemgribende modernisering af vort selskab, dels for at vi kunne stille et tidssvarende trafikapparat til rådighed for landsdelen og dels opnå en tiltrængt rationalisering og billiggørelse af driften af vort trafikapparat.

Moderniseringen har omfattet følgende foranstaltninger:

1. Anskaffelse af 2 diesellokomotiver.
2. Sporfornylse på hele strækningen Nykøbing F.-Nakskov.
3. Etablering af nye relæsikrings- og fjernstyringsanlæg.
4. Anskaffelse af nye motortog.

Ved indsættelsen i driften af 4 nye dieselmotortog mangler for afslutning af den samlede moderniseringsplan kun færdiggørelsen af sporarbejdet og signalanlæggene. Dette påregnes at ville ske i det kommende år, og da vi således er ved foreløbigt at »nå vejs ende«, mener vi det kunne have interesse her kort at fortælle om dette store anlægsprogram, som i denne 10-årige periode er gennemført.

Nye diesellokomotiver.

Fra det gamle jernbaneselskab overtog vi 5 diesellokomotiver, nemlig 2 stk. dielelektriske Frichs-lokomotiver på hver 750 hk (leveret 1952) og 3 stk. dielelektriske Frichs-lokomotiver på hver 450 hk (leveret 1934-38).

For helt at kunne udrangere vore damplokomotiver, var det nødvendigt at anskaffe endnu 1 dieseltoglokomotiv og 1 dieselsrangerlokomotiv til Nakskov station og havn.

Fra firma *Maschinenbau Kiel AG (MaK)* blev i 1958 leveret 1 stk. dieselhydraulisk toglokomotiv på 800 hk (M 33), som fortrinsvis anvendes ved fremførelse af godstog, og normalt belastes med en togvægt på 800 tons.

Til Nakskov station og havn blev anskaffet 1 stk. dieselhydraulisk rangerlokomotiv på 225 hk (M 12) fra firma *Arn. Jung, Jungenthal*. Lokomotivet blev indsat i drift i 1957.

Efter 1958 er der ikke blevet anvendt damplokomotiver på Lollandsbanen, og damplokomotiverne, som indtil nu har henstået som beredskabsreserve, forventes udrangeret i den nærmeste tid.

Sporfornylse.

Ved overtagelsen i 1954 bestod sporet på Nakskov-Nykøbing F. strækningen af 11 m lange skinner af vægt 32 kg/m, bnfæstet til fyrresveller med almindelige skinnespiger og med såkaldte »svævende stød«, d.v.s. at skinnesamlingen ikke som på det nye spor er anbragt på dobbeltsveller, men er anbragt mellem svellerne.

Sporet var fra 1908-1920 og stærkt nedslidt, bl. a. fordi skinneprofilen var for svagt for den ret tunge person- og godstrafik, som strækningen befares med, og vedligeholdelsen krævede store årlige beløb.

Ved sporfornylsen er anvendt gode, brugte DSB-skiner af vægt 45 kg/m. Skinnerne leveres i 15 m længder, men inden ilægning fjernes de gamle skinnendeer, og sammensvejses derefter til 58 m lange skinner. Desuden ilægges nye spor-skifter.

Samtidig fornyes alle sveller med nye bøgesveller og skinnerne befæstes med elastiske skinnespiger. Endelig foretages en supplering af skærveballasten.

Sporarbejdet blev påbegyndt i 1957, og siden er årligt udført en strækning på 5-6 km. På nuværende tidspunkt mangler kun udførelse af sporlægningen på ca. 5 km og enkelte stationsspor, og hele sporarbejdet forventes afsluttet i løbet af indeværende år.

Sikringsanlæg og fjernstyring.

For at muliggøre en forenkling af mellemstationernes betjening, etableres for tiden nye relæsikringsanlæg på alle stationer, og samtidig udbygges sikringsanlæggene for en strækningshastighed af 100 km/t, som er forudset ved anskaffelsen af de nye motortog.

Anlæggene tilkobles en fjernstyringscentral i Maribo, hvorfra hele toggangen fremtidig vil blive ledet.

Sikringsanlæggene og fjernstyringen forventes at blive taget i brug i fuldt omfang i det kommende år.

Nye motortog.

I vore overvejelser om anskaffelse af nye tog indgik det forhold, at det for Lollandsbanen ikke alene drejede sig om erstatning for vore skinnebusser, men om en modernisering af hele vort personvognsmateriel.

På Nakskov-Nykøbing F. strækningen er persontrafikken meget betydelig og intensiv, og her er den nuværende skinnebusstype ikke helt ideel, idet den ikke har tilstrækkelig kapacitet til en række tog, og derfor i anvendelse må begrænses til visse tog.

Hertil kommer, at vore egentlige personvogne nu har nået en sådan alder (40-50 år), at man ikke fortsat kan byde vore rejsende en så ringe komfort.

Vognene er alle træbyggede, og selv ved en omfattende ombygning vil de ikke kunne bringes i tidssvarende stand.

Forholdet var altså for Lollandsbanen dette, at man måtte skaffe nye tog med en sådan fleksibilitet, at de kunne fremføre alle vore lokale tog.

De nye tog, som nu leveres fra *Waggonfabrik Uerdingen AG, Krefeld-Uerdingen*, tilfredsstiller dette krav. Vi får ialt fire tog-sæt, nemlig 4 stk. motorvogne, *litra YM nr. 60-63*, 3 stk. mellemvogne, *litra YP nr. 70-72*, og 4 stk. styrevogne, *litra YS nr. 80-83*. Materiellet vil kunne formere i togstørrelser fra ca. 100 til ca. 320 rejsende og i den køreplan, som træder i kraft den 30. maj 1965, er det forudset, at alle persontog, med undtagelse af to personførende posttog og de tog, som har gennemgående statsbanevogne København-Nakskov, bliver fremført af vore nye tog, således at persontogskørslen fra denne dato vil være helt moderniseret.

★

Udover de her omtalte store moderniseringsforanstaltninger er over driftsregnskabet foretaget en række andre moderniseringer og nyanskaffelser, såsom bygningsmoderniseringer, mekanisering af baneafdelingens vedligeholdelsesarbejder, modernisering af telefonanlæg, afløsning af manuelle bomanlæg med blinklys og automatiske bomme o.s.v., således at vi kan konstatere, at der i denne 10-årige periode er skabt en helt ny Lollandsbane, og at alt er gennemført i forvisningen om, at der mange år fremover vil være brug for Lollandsbanen som hovedforbindelsen i hele landsdelens trafiknet.

Forlaget

Danmark

E. Dibbern

Blikkenslagermester
Aut. gas- og vandmester

Jernbanegade 5 — Rødby Havn

Tlf. (03) 90 50 27

Aktieselskabet

Chr. Nielsen

FISKENET



Rugvænget 46 — Taastrup

Tlf. 99 25 55

Fabriken

A - SIK

Sprøjtestøbning efter opgave

Bredgade 25 C

Tlf. BYEN 7328

Architectural drawings of a building facade and floor plan. The facade shows a long, symmetrical structure with a central entrance and multiple windows. The floor plan shows a rectangular layout with internal divisions and dimensions.

Aksellejer (indvendige)	rullelejer
Kobling	autom. centralkobling fabrikat B.S.I.
Maksimalhastighed	105 km/t
Motoreffekt	2×180 hk
Gear	hydromekan. (Voigt)
Bremse	Knorr KE med skive- bremser
Styring	24 volt jævnstrøm
Motorregulering	elektrisk
Belysning	lysstofrør 220 volt vekselstrøm
Varme	oliefy. varmluftsanl.
Dørbetjening	elektrisk

Aktieselskabet

Skjelskør Frugtplantage

Skælskør

Telefon 37

A/S Kulsyre- & Tørisfabriken

„UNION”



Brovad pr. Fredericia



MASKINFABRIKEN

SIO A-S

ODENSE

Fabrikation af vulkaniseringsmaskiner

Passagerafdeling.

Alle vogne er storrumsvogne og sædearrangementet er 2+2 pladser.

Sæderne er betrukket med stof og har armlæn og nakkestøtte. Der er askebægre i såvel sædernes ryglæn som på sidevæggen (det sidste større og beregnet også for affald som papir, appelsinskræl m.v.).

Stålbunden i vognene er sprøjtet med isoleringsmateriale og rummet mellem stålbund og gulv er isoleret med glasuld og isoleringsmåtte.

Gulvet er belagt med vinyl.

For såvel støj som varmeisolering er vognene uden isoleret i sidevægge og loft med glasuldsmatter.

Den indvendige beklædning på vægge og loft består af kunststofplader.

Bagagehylderne består af lette stålrørskonstruktioner.

Vognene har trækgardiner i lyse farver og vinduerne er faste termoruder i gummirammer.

Der er stofløber på midtergangen.

Rejsegodsrum.

Rejsegodsrummet er anbragt i motorvognen og er kun på ca. 10 m², da togene kun forudses at skulle medtage ekspres- og rejsegods samt mindre pakker.

Dørene til rejsegodsrummet er tofløjede og åbnes indad.

I rejsegodsrummet er desuden anbragt apparatskabe, hvori togets el-udstyr m.v. er placeret.

Toilet.

Toilet er placeret i motorvognen. Toilettet er forsynet med vandtanke for såvel skyllevand til toilet som vand til håndvask.

Hanerne på toilettet betjenes med fodpedaler.

Ventilation og varmeanlæg.

Passagerafdelingerne ventileres dels ved statisk virkende Kuckuds-ventiler og dels regulerbare ventilationsklapper.

Opvarmningen sker ved varmluft fra automatiske oliefyr gennem kanaler i vognenes sidevægge.

Varmeanlæggene kan reguleres og om sommeren tillige anvendes som ventilationsanlæg for indblæsning af kold luft.

Førerplads.

Førerpladserne er lukkede rum i motor- og styrevogn og er beregnet for en siddende motorfører. Der er ikke adgang for publikum til førerpladserne.

Betjeningspulten er placeret for midten af front-ruden og forsynet med kontrolinstrumenter for fjernbetjening af indtil 4 motorer (seks-vognstog).

Farten reguleres med en controller med syv stillinger med venstre hånd, og tryklufsbremsehåndtagene sidder til højre for føreren.

Dødmandsanordningen er fodbetjent, men kan desuden aktiveres med to trykknapper i førerrumets sider.

Bogier.

Bogierne er en nykonstruktion, som specielt afviger fra hidtil anvendte konstruktioner dels på grund af, at centerstykket er erstattet af en stor kuglelejekrans og dels ved bogiernes stabiliseringsanordninger og den udstrakte anvendelse af gummifjederelementer.

Akselkasserne, der er forsynet med rullelejer, er placeret indenfor hjulskiverne.

Signaludrustning.

Toget er forsynet med såvel tyfon som elektrisk horn.

I begge ender af toget er på hver side anbragt to dobbeltlamper (en hvid og en rød), som benyttes dels som frontbelysning og dels som slutsignal.

Desuden er i hver vognende anbragt projektør for strækningsskørsel i mørke.

Ved rejsegodsrummets døre, hvor togføreren normalt opholder sig under stationsophold, er anbragt trykknapper for brummeranlæg på førerpladserne, således at afgangssignal til lokomotivføreren gives med disse.

Belysning.

Belysningen i toget består af lysstofrør (220 volt), som strømforsynes gennem Turbovekslere fra togets 24 volt anlæg.

I hveranden lysstofarmatur er desuden anbragt nødlamper for 24 volt, som automatisk indkobles, hvis 220 volt-anlægget er ude af funktion (f. eks. under rengøring, hvor motorerne er standset).

Styring og kontrolanlæg.

Toget er forsynet med 24 volt fjernstyringsanlæg, som muliggør samkøring med 2 tre-vognstog.

De enkelte maskinanlæg kan startes og stoppes under kørslen fra betjeningspladsen i førerrummet.

Ved kørsel med to motorvogne betjenes dog to motorer samtidig (motor 1 og 3: samme knapper; motor 2 og 4: samme knapper).

På kontrollamper kan lokomotivføreren overvåge de enkelte maskinanlæg. Motorerne er forsynet med kontrolinstrumenter, som ved driftsforstyrrelser, f. eks. kølevandsmangel, for høj gasolietemperatur, ved for lavt lufttryk i hydromekanisk gear, ved for lavt

NU

som

FØR

spiser man

Bedstemors

STEGEFEDT og

LEVERPOSTEJ

Nordisk Dencobb

København—Herlev (01) 94 56 22

Thomsens
Autolakering

Kongevej 60 — Birkerød

Tlf. 81 38 40

Ole Sørensen
& Co. A-S



Kolding

DAFOLEUM
det stærke **GULV**



Stadig foran i
SLIDSTYRKE OG ØKONOMI

AKTIESELSKABET

DANSK ASFALTFABRIK

ØSTRE TEGLGÅDE 7 · KØBENHAVN SV · TELEFON HILDA 1648

ODENSE AARHUS NYSTED
Telefon 123681 Telefon 33844 Telefon 871188

smøreolietryk o.s.v. automatisk standser de pågældende maskinanlæg. Lokomotivføreren kan herefter ved eftersyn i apparatskabe ved kontrollamper konstatere, hvilken maskine der er i uorden, og hvilken del af maskinanlægget, der har bevirket forstyrrelsen.

Højtaleranlæg.

Alle vognene i toget er forsynede med højtaleranlæg, som betjenes af lokomotivføreren, og hvorigennem han kan give meddelelser til de rejsende og herunder navnlig i god tid før hver station advisere de rejsende om næste standsning, således at udstigningen fremmes mest muligt.

Maskinanlæg.

Hver motorvogn er forsynet med to motorer af fabrikat *Büssing type U 11* med følgende specifikationer:

Varighedsbelastning	180 hk
Højeste omdrejning	2000/min.
Tonigang omdrejning	500/min.
Cylinderboring	125 mm
Slaglængde	155 mm
Volumen	11,41 liter

Motoren er en standardmotor, som fremstilles i serie og bl. a. anvendes i de største typer omnibusser og lastbiler og derfor er gennemprøvet gennem mange år.

Motorerne er under anvendelse af specielle motorophæng i forbindelse med svingmetalelementer ophængt i vognkassen, som forhindrer, at svingninger og resonanser forplantes til vognkassen.

Gearet er hydromekanisk, fabrikat *Voigt-Diwa-bus* og er koblet direkte sammen med motorerne.

Ved igangsætning og lavere hastigheder overføres trækraften ad hydraulisk vej til drivhjulene, og ved stigende hastighed aftager den hydrauliske kraftoverføring, for omkring en hastighed af ca. 60 km/t at overføres rent mekanisk; styringen af gearet sker rent automatisk.

Igangsætningen og gearskiftningen foregår jævnt og uden »ryk« i de forskellige hastigheder.

Gearet er indbygget vendegearet for ændring af kørselsretning.

Fra gearet overføres trækraften til akselgear på de to inderste aksler på drivbogierne i motorvognen.

Køleranlægget er ligeledes anbragt under motorvognen (system *Behr*), og reguleres automatisk, således at kølevandstemperaturen holdes konstant.

Togene er forsynede med kabelstik for tilslutning til stationære strømforsyningsanlæg, således at kølevandet holdes opvarmet under længere stationsophold, og det vil derfor ikke være nødvendigt, at togene anbringes i remiser, når de er ude af drift.

Danmarks første diesellokomotiv

Af *Stig Thoke-Jensen*.

I slutningen af 1964 overtog Dansk Jernbane-Klub (som nævnt i bladets nr. 1/65) Skandinaviens – måske verdens – ældste, køreklare diesellokomotiv fra Lollandsbanen, hvor det var hensat og stod for ophugning.

Man havde i vor forening længe været interesseret i at overtage dette lokomotiv, så man kunne indlemme det i den efterhånden ret anselige samling af lokomotiver og vogne, der findes ved Museumsbanen, og hvor man netop savnede forløberen for vore dages kraftige MY- og MX-lokomotiver. Imidlertid kneb det for os at skaffe midlerne til anskaffelsen, men så trådte det store svenske firma ASEA hjælpende til og bevilgede hele købesummen, kr. 5000,-, til erhvervelse af lokomotivet.

Diesellokomotivet er bygget i 1921 med bygge-nummer 16 i Västerås i Sverige af firmaet »Diesel-

Elektriska Vagn AB«, et datterselskab af ASEA. Vognkassen er af træ med udvendig teakbeklædning. De fire aksler er grupperet med to ved hver ende, men ikke i bogier, derimod ophængt i fjedre direkte på vognkassens vanger, det er det såkaldte »lænkeaksel«-arrangement, som man havde valgt for at gøre lokomotivets vægt mindre, et arrangement, man dog igen har forladt, idet den nye type lokomotiver er for stive og således for hårde ved banelægget. Motoren er en 6-cylindret 4-takts svensk Atlas-dieselmotor med luftforstøvning, den yder 120 hk ved 500 omdr./min. og har en boring på 200 mm og en slaglængde på 245 mm. Da lokomotivet vejer 34 tons, kan det nok synes, at 120 kh ikke står i forhold hertil, men det var jo også et af de allerførste forsøg og viste sig iøvrigt at være så vellykket, at det har kørt på Lollandsbanen helt til 1958.

Rodia
Tapetfabriken

Usserød Mølle
Hørsholm
Tlf. 86 16 91

Dalby Maskinforretning
v/ Aug. Christiansen



Tlf. Dalby 95

Vær sikker på at undgå ventetid
Vi har tre mands betjening,
men ring og bestil tid alligevel
på 94 93 30

Vort speciale:
Moderne hårpleje og frisurer

Herre Frisør Salon
Skovlunde Byvej 30 (Centrum)

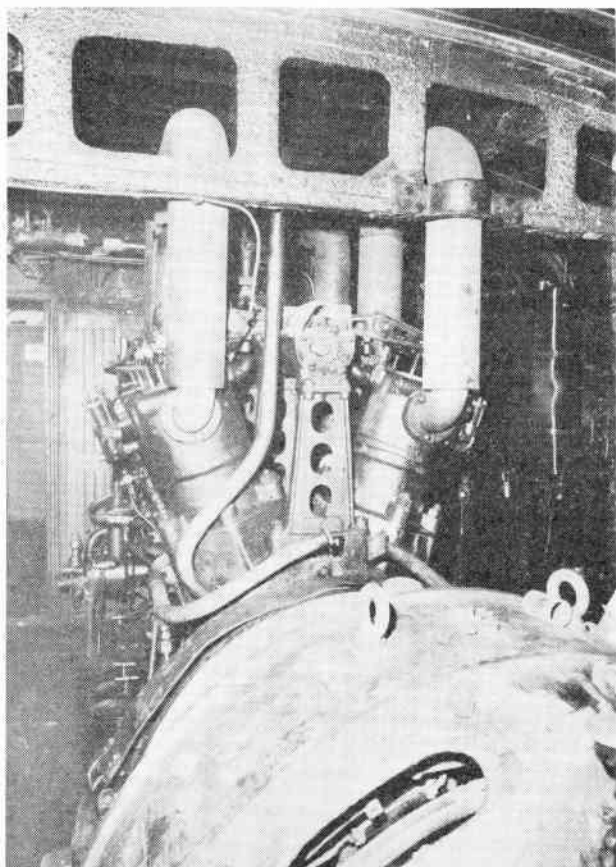
Junckers Savværk A-S
Køge

Roulet A/s

Hem — Jylland
Tlf. (0751) — Hem 28

POLYSTAN

Til dieselmotoren er direkte koblet en ASEA-generator, som afgiver max. 440 volt til de to banemotorer, der gennem en tandhjulsudveksling driver de to yderste aksler.



Nærbillede af Atlas dieselmotoren i M 1. Foto: Ib John

Lokomotivet blev ikke bygget til nogen bestemt bane, men til udlejning til forskellige svenske privatbaner, hvor det kørte i to år, indtil det i 1923 tilgik Lollandsbanen, der efter et lejemål fra 12. april til 30. september formedelst kr. 10.885,- købte det. At der har været god brug for det, fortæller statistikken noget om. De første 10 år (1923–33) kørte diesel-lokomotivet 835.000 km, deraf 87.000 km på Nakskov–Kragenæsbanen i årene 1923–26, og det var også indsat på Torrigbanen, efter at denne banes ene motorvogn brændte.

Efter krigen har det fremført adskillige tog på Maribo–Bandholmbanen.

I 1936 passeredes 1 million km, og noget tyder på, at de 2 millioner km passerens ved kørsel med Museumstogene.

Pressen har allerede gjort dette veltjente ASEA-diesel-lokomotiv kendt i såvel ind- som udland, og foreningen kan glæde sig over forskellige firmaer, der allerede har hjulpet eller givet tilsagn om gratis eller billige materialer til istandsættelsen; således har

»Holeby Dieselmotorfabrik« istandgjort og fyldt luftflaskerne uden beregning.

De sidste år, indtil lokomotivet blev hensat i 1958, kørte det næsten udelukkende på strækningen Maribo–Rødby havn, og da man må forudse, at der i den kommende sæson vil komme mange turister sydfra til Lolland, håber vi, at det vil være muligt at gennemføre nogle tog på denne strækning, som endnu er åben for godstransport, med diesel-lokomotivet, der vil være en seværdighed for mange jernbane- og motorinteresserede både i ind- og udland.

Foruden det her omtalte diesel-lokomotiv blev der fra ASEA (DEVA) leveret et tilsvarende lokomotiv til Helsingør–Hornbæk–Gillelejebanen. Dette loko har byggenummer 17 og er således bygget næsten samtidig med det, der nu er overgået til Museumsbanen, og den eneste forskel, der er på disse lokomotiver, er at sidstnævnte i stedet for lænkeaksler er udstyret med bogier. Det blev også bygget til udlejning til forskellige privatbaner, bl. a. har det kørt en del på Göteborg–Särö Järnväg. Fra en ingeniørudstilling i Göteborg kom det til Hornbækbanen, først lejet for 100 kr. om dagen, senere købt. De sidste år er det kun undtagelsesvis anvendt, men det er dog stadig driftklart, hvilket det viste ved i november 1964 at fremføre vort særtog på HHGB.

I 1924 blev der hos Scandia i Randers licensbygget et DEVA-lokomotiv til Amagerbanen, som anvendte det til både person- og godstog indtil 1938, da persontrafikken på denne bane blev indstillet. Herefter fremførte det en del mindre godstog. Lokomotivet blev ophugget i 1946.



Lollandsbanens M 1 på Maribo station. Foto: Ib John

Hillerød–Frederiksværk Jernbane købte i 1926 en DEVA motorpersonvogn, der er bygget 1925 til Oxelösund–Flen–Västmanland Järnväg (nu en del af TGOJ). Denne motorvogn, der vejer 31 tons, havde 50 siddepladser og var udstyret med en svensk

Stoffers Blikkenslagerværksted
Kobber & skiferarbejde

Slotsgade 77 — Nykøbing Falster
Tlf. 85 38 93



Nye Oliefyrings- og Varmeanlæg
Sanitet — Varme
Reparation

Bullerup Maskinfabrik
Byvejen 3 — Agedrup
Tlf. 09 - 13 62 02

Ernil Nielsen
Vognmand for
D. S. B.

Ø. Møllevej 8 — Faaborg
Tlf. Faaborg 657

A/S HUGIN

Kasseapparater

Randers Andels - svineslagteri
Tlf. 28160

— prøv vores dybfrosne
middagsretter



Trælast og bygningsartikler
køber vi i

Buddinge Trælasthandel

Buddingevej 272—278
Søborg

Atlas-dieselmotor, der ydede 90 hk ved 580 omdr./min. og havde 6 cylindre med boring 164 mm og slaglængde 186 mm. Den anvendtes i regelmæssig drift til slutningen af 50'erne og er nu rangermaskine i Frederiksværk, dog med den anden motor.

Det var omkring 1911, man hos ASEA påbegyndte produktionen af disse motorlokomotiver og -vogne. Man var klar over, at mange småbaner havde problemer med trækraften. Nok havde man små og lette damplokomotiver, men de var forholdsvis dyre i drift, da de krævede 2-mands betjening og lang tid fra optænding til de var køreklare, og de såkaldte »dampvogne« med de små og ofte komplicerede dampmaskiner kom tit ud for driftsforstyrrelser, så da forbrændingsmotoren ved denne tid var blevet forholdsvis driftsikker, fik man den tanke at anvende den som kraftkilde.

Gennem sine store leverancer til svenske sporveje og en del privatbaner i begyndelsen af århundredet havde ASEA fået erfaring i elektrisk sporvejs- og jernbanedrift, og nu skulle dieselmotoren levere elektrisk strøm, som skulle drive banemotorerne, og man

fik så et elektrisk lokomotiv, der ikke behøvede nogen kontaktledning. ASEA indledte et samarbejde med »AB Atlas Diesel«, for hvem det var lykkedes at konstruere en mindre og mere hurtiggående dieselmotor, end man tidligere kendte fra de større, stationære motorer. I årene indtil 1939 blev der ialt bygget 54 DEVA-lokomotiver og -motorvogne, og derefter kom skinnebussen og overtog den lettere persontrafik.

ASEA's leverance af rullende materiel har dog hovedsagelig været til elektriske jernbaner, og disse leverancer tog sin begyndelse i året 1891, da man leverede et mindre industrilokomotiv. Den første elektriske motorvogn for vekselstrømsdrift blev leveret i 1907, og den havde 2 motorer på 20 hk. Der er her sket en rivende udvikling, når man tænker på at ASEA-lokomotiver i dag trækker Europas tungeste tog på malmbanen fra Kiruna til Narvik. Disse lokomotiver, der er på 5000 hk, kan med en togvægt af 3100 tons klare en 10 promille stigning med en hastighed af 40–50 km/t, men det er jo en hel anden historie, som vi senere kan vende tilbage til.

Lollandsbanen i gamle dage

Af P. Thomassen.

Med fare for at måtte døje adskillige drøje skoser om »historisk bagstræb«, »arkivsnageri« m.v. vover jeg at dykke ned i de gamle sager for at fremdrage nogle pudsigheder fra LJ i gammel tid, fra dengang det hed LFJ – Lolland-Falster Jernbane (senere Selskab).

Al respekt for moderne jernbane – »jernbanen af i morgen« – der først for vore børnebørn vil virke hyggelig eller morsom, når de skuer nedad fra deres raketter eller luftknallerter for at lande ved den verdenskendte Museumsbane på Lolland, som forlængst hedengangne jernbane-entusiaster fandt på at starte i 60'erne. Det var dengang, det kunne tage timer at komme fra København til Maribo, hvordan folk så holdt det ud.

Vi ser allerede i dag, hvorledes udviklingen de sidste 10 år har forandret banerne så meget, at mange børn ikke aner, hvorfor det hedder »futtog«, før de har været i Bandholm i sæsonen. Statsbanerne har kun få damptog igang på Sjælland og kun et enkelt vest for Storebælt, og privatbanerne har overhovedet ingen regelmæssig dampkørsel, efter at

VLTJ i år opgav damp rangering på Lemvig havnebane.

Men det hjælper ikke at stampe imod udviklingen. Tiden er løbet fra de hyggelige blandede tog, der holdt ved alle stationer, udvekslede rejsende, gods og post og af og til rangerede i en rum tid undervejs; udvendig billettering efter sortering af de rejsende i tre vognklasser, evt. med finsortering i rygere, ikke-rygere og damekupeer, anbringelse af hunde i pakvognen, forlængede togophold på stationer, fordi der ikke var toiletter i tredje klasse-vognene, og mange andre ting, der tvang de rejsende til at have god tid.

Vi må indstille os på indenfor de næste 10 år at se jernbanerne stræbe henimod idealet: to endestationer med spor imellem uden nogen art af forhindringer såsom mellemstationer, »fjendtlige togveje« og anden dårligdom. Lokomotivføreren – eller hvad »hestekraftforvalteren« nu hedder til den tid – trykker på nogle knapper, så kører vi og holder ikke før det er højst nødvendigt, f. eks. hvis der ikke er spor længere, og det foregår i tog med en komfort, som vi i dag kun kender fra de så højt besungne uden-

Lædervarefabrikken

Jason

J. Hildebrandt - Sørensen

Maskinfabrik & Ingeniørforretning

Fabriksvej 7 — Helsingør — Tlf. 21 48 84

Stålkonstruktioner & krananlæg
Betonstation og stålforme for
elementbyggeri

Fåborgvej's Farvehandel

**Farve og tapet
Linoleum — Plastic**

Rullegardiner og gardinstænger

v/ farvehandler Børge Hansen

Fåborgvej 16 — Odense

Tlf. 13 13 12



**A/S KØGE
STORMØLLE**



Jensen & Poulsen A/S

Maskinfabrik

Krogagervej 2 — Seden — Fyn

Tlf. (09) 11 21 59

D. S. B. Vognmand

Bent Petersen

Vognmandsvej 13

Tlf. Nyborg 863

Den Danske Landmandsbank

Aktieselskab

Rødby

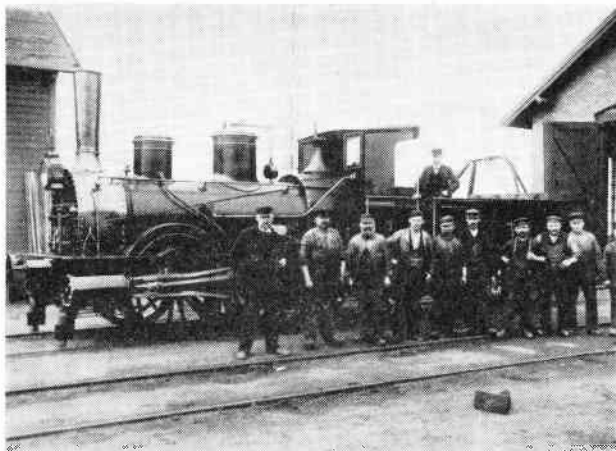
Rødby Havn

Rødby Færge

Holeby

Den gode bankforbindelse

landske baner og allerseneste danske materielanskaffelser, f. eks. LJ's nye tog.



LJ's lokomotiv nr. 3 med mandskab i Maribo i 90-erne.

Men det var jo de gamle dage, vi skulle se på, inden vi taber pusten over alt det nye. Altså – jeg dykker i fortiden:

At komme fra Falster til en station på Lollands-banen var ikke så ligetil i LFJ's første år, for der var ingen spor over Guldborgsund. Man måtte med færge fra havnen i Nykøbing til »Guldborgsund« eller Sundby, som stationen hed. Denne færgefart kostede banen små 10.000 kr. i 1875. Samme år ofredes det fyrstelige beløb af 2 kr. på »Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventar til Lokomotivpersonalets Værelser«.

En vel tilrettelagt toggang og gennemgående tog er ingen nyhed på Lolland. At man havde været noget forud for sin tid, kunne noget tyde på, idet et gennemgående togpar Rødby–Maribo–Bandholm blev inddraget i 1877!

Ligesom i dag kunne der i gammel tid være »festligt« på Bandholmbanen. »Den 12te Juli 1878 overkjørte Aftentoget fra Bandholm i Merrittsskov en Ko, hvorved flere Vogne løb af Sporet. Ingen kom tilskade, Passagererne befordredes paa Maskinen, saa at de naaede Maribo i rette Tid«. Hvis det har været et af Bandholmbanens egne lokomotiver, nr. 1917 eller 1918, kan der ikke have været mange rejssende med det tog.

Efter at LJ nu er »uhegnet bane«, virker de gamle beretninger om Falsterbanens hegn pudsige. Man havde været så snedig (troede man) at plante tjørn, dels for at spare træ og tråd, dels for at undgå at anlægge snevolde. I 1878 berettede baneafdelingen: »Paa Falsterbanen (2 Lægter og 1 Traad) er Tjørnehækken nu deelvis saa høi, at den nederste Hegnslægte har kunnet borttages. Denne er henlagt til

Fornyelse af den øverste«. Man denne tilsyneladende vel gennemtænkte sparsommelighed hævnede sig senere.

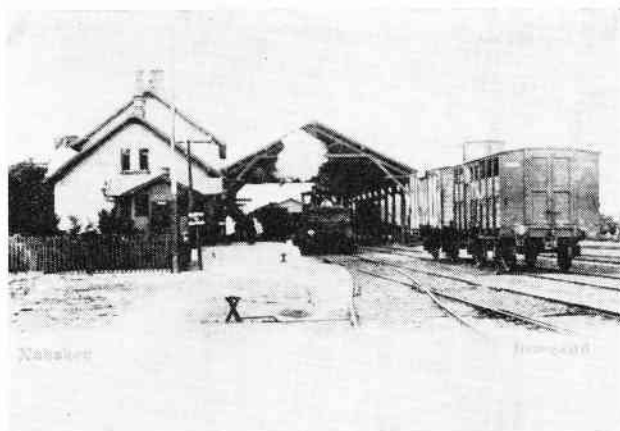
Der skete adskilligt i 1878: »Lokomotivhuset fra den nedlagte Sundby Station er i Aarets Løb flyttet til Maribo Station og indrettet til Reparationsværksted for Maskiner«. »Paa Orehoved Station er et Rum i Lokomotivremisen blevet indrettet til et Værelse for en ugift Assistent. Det tidligere Assistentværelse i Hovedbygningen er blevet forenet med Stationsforvalterens Lejlighed . . .«. Gad vidst, hvad den ugifte assistent er blevet uvenner med standen over?

1879: »Vandholdigheden af Cisternebrøndene i Maribo og Nakskov er betydeligt aftagende. Da man fra de i Driftsaaret 1876 på nævnte steder foretagne Boringer havde Erfaring for, at det neppe kunde nytte at gaa i Dybden, og en Oprensning af de gamle Borehuller ikke gav det forønskede Resultat, blev Vandet fra nogle nærliggende Mergelgrave og Drainledninger ledet ind til Brøndene.« – Det hjalp noget i Nakskov, men ikke i Maribo.

»Varehuset paa Søllested Station var oprindeligt en Træbygning paa Træsokkel. Den 23de Oktober, da det var fyldt med Sæd, skred det sammen.«

»Da Kassererforretningerne under 1ste Februar bleve henlagte under Stationsforvalteren paa Maribo Station, blev det nødvendigt at gjøre nogle Forandringer ved hans Contoir, navnlig at anbringe Jernskodder for Vinduet.«

1883: »Der er nedlagt en Forbindelsesledning af trukne Jernrør fra den vestre Cisterne, der forsynes fra Maribo Nørre Sø, til Cisternen i Maskinværk-



Nakskov station ca. 1905.

stedet, hvilken sidste atter staaer i Forbindelse med Vandkranen ved den østre Ende af Perronen, fordi den borede Brønd i Værkstedet næsten ikke gav Vand, og der maatte skaffes Vand i Lokomotivremisen, ligesom Togene opholdtes, naar Lokomo-

Tailor Magasinet A/S
Herreekvipering

Fisketorvet
Odense
Tlf. 09 12 70 85

P. HAGEN - SØRENSEN
Maskinfabrik

Odense
Tlf. (09) - 12 81 10

Vejle Isfabrik

Horsensvej 39
Tlf. (0581) - 555

A/S Helge Jacobsens
Maskinfabrik

Vordingborgvej 72
Næstved
Tlf. (03) 72 17 01

— UNDERTØJ
til moderne
piger i
alle aldre ...

Danet

KNUD DAMGAARD A/S HERNING



Scan Caravans



Havarthivej 1 — Holte
Tlf. 42 23 20

tiverne ikke kunde tage Vand fra den efter Togets Retning bekvemmeste Kran.« – Ligetil, ikkesandt?

»For de Sjællandske Statsbaners Regning er foretaget en mindre midlertidig Forandring ved Dampfærgehavnen (Orehoved) grundet paa, at Dampfærgeren »Hjalmar« for en Tid afløste Dampfærgeren »Lille Belt«.«

1887: »For Nykjøbing Forskjønnelsesudvalg ere nye Ledde anbragte ved en Overgang over Banen i Kohaveskoven nord for Nykjøbing Station.«

Gedser Jernbane: »Vedligeholdelsen af Stationsbygninger har nærmest bestaaet i Fornyelse af Ruder, som ere en Deel udsatte paa den fritliggende Gjedser Station.« Man tænker uvilkårligt, at datidens læderjakker har boltret sig i Gedser udenfor togtid, men at skaderne ikke behøvede at skyldes »Sturm und Drang«, men rigtig storm, fremgår af beretningen fra 1889: »Vognhuset paa Gjedser Station blev i en heftig Storm fuldstændig skubbet bort fra sit Underlag. Det blev sat tilbage, bedre forboltet til Underlaget og afstivet indvendigt.«

Det i mellemtiden så meget roste tjørnehegn på strækningen Orehoved–Nykøbing (»der optog megen Snee«) blev ikke rost i 1889: »Banehegnet (Tjørnehæk) har maattet udtyndes i stor Udstrækning, fordi Planterne vare blevne for gamle (buskede i Toppen, aabne forneden), hvad der har kostet mere Arbejde end almindelig Klipping.«

1891: »I et af Fyrbødværelserne i Maskinhuset paa Gjedser Station er Ammoniakvand fra Gasværket trængt ind under Gulvet og gjort Værelset ubeboeligt ...«

1892: »Jernbanebroen over Guldborgsund, hvis Ombygning nu er besluttet, maa desuagtet indtil videre vedligeholdes saaledes, at den i sin gamle Skikkelse yder ubetinget Sikkerhed for Togenes Gang.« I årenes løb lod man skånsomt skinne igennem, at broen kostede »ikke ringe Summer til Reparationer og Vedligeholdelse« på grund af rådgang og brøstfældighed. Store dele af træværket – både i jord- og vandlinien – var pilråddent trods anvendelse af mængder af finsk tjære og senere karbolineum.

»Ved Resolution af 29de Juni 1892 har Indenrigsministeriet tilladt Anbringelse af 20 nye Skilderhuse, hvilke vare blevne nødvendige ved Etableringen af Nattog paa Strækningen Nykjøbing–Nakskov. Disse ere anbragte.« Fra 1. maj 1892 etableredes natfart Gedser–Warnemünde (med postdampskibe), hvorfor nattoget på LFJ kom i gang; det var imidlertid ingen god forretning for LFJ, hovedsagelig på grund af personaleudgifterne til natteroderiet. De 20 skilderhuse (enkelte findes endnu ved de nedlagte trinbrætter) kostede 934 kr. 56 øre!

1893 var et omvæltningernes år for LFJS, som det nu hed, efter at staten havde overtaget strækningen Orehoved–Gjedser. Tabet af Gedserbanen var nærmest en gevinst for LFJS, men den nordlige del af Falsterbanen havde man gerne beholdt. Personbefordringen gav mindre, men godsbefordringen mere – men rigtignok pr. banemil! Dertil kom omringning og omlæsning i Nykøbing, fordi togene ikke længere gennemførtes Orehoved–Nakskov.

»Nakskov Sukkerfabriks Sporsystem er bleven suppleret ved Indlægning af en 3die Skinne saaledes at de Vogne, der løbe paa de af bemeldte Fabrik anlagte smalsporede Roebaner nu kunde føres omkring paa Fabrikspladsen lige saa vel som de almindelige Jernbanevogne.«

1899: »Ved Indenrigsministeriets Resolution af 27. Marts 1899 blev Bemyndigelse givet til Anbringelse af elektriske Klokker i selve Soveværelserne i samtlige Vogterboliger paa Banestrækningen Nykjøbing–Nakskov.«

1903: »I det forløbne Aar rejste der sig paa Lolland en stærk Bevægelse for at opnaa en udvidet Togforbindelse med Kjøbenhavn ved et tidligt Morgentog fra Nakskov, der kunde naa Kjøbenhavn ved Middagstid, ligesom man ogsaa fremsatte Ønske om, at Rødby maatte blive sat i Forbindelse med saavel Nattoget over Lolland som det attraadende tidlige Morgentog fra Nakskov.« Samtidig ville man have genindført de gennemgående vogne Orehoved–Nakskov, som indstilledes i 1892. Det fik man, og LFJS var i det hele taget velvillig, »uagtet de ønskede Foranstaltninger vilde medføre en sikker og ret betydelig Udgift«. Ministeriet fik udtrukket sagen, så det attråede tog først kom til at løbe fra 1. maj 1904, og Rødby blev snydt i denne omgang, da forbindelsen ikke udvidedes dertil. – Beretningen slutter helt rørstrømsk: »Det har været Selskabet en Glæde at kunne blive i Stand til i en væsentlig Henseende at kunde imødekomme sit Publikums Ønske.« Rødby fik nogen oprejsning i 1906, da der bevilgedes godt 1000 kr. til »særlige Foranstaltninger i Anledning af Etablering af Nattog paa Maribo–Rødbybanen« (skilderhuse m.v.).

Herefter »moderniseres« beretningerne, således at det pudsige gamle sprog stivner i tørre vendinger. Men der er stadig nogle historiske fakta at hæfte sig ved. I 1910 opføres en udgift på kr. 56,38 til »Bevogtning af Ventesalsdørene«. På de større stationer var det efterhånden blevet skik, at arbejdsløse og lediggængere opholdt sig her det meste af døgnet, ofte til gæne for de rejsende; et problem, der blev aktuelt for DSB under 1. verdenskrig. På LFJS havde man ikke perron- og ventesalsbilletter

J. B. B. OBELITZ**Aut. Elektro-Installatør**

Jernbanegade 33

Nykøbing Falster

Tlf. 85 03 68 - *85 07 99

ANGORA KRØLULDSFABRIKEN

Asylgade 26-28

Odder

Tlf. 065 - 40111

H. OSCAR ANDERSEN

Holbækvej 106 - Roskilde

Autoopretning

Tlf. 35 45 87

UNO-X SERVICE

v/ Tage Thomsen

Fausing pr. Allingåbro

Vi har også en Hilmann IMP til Dem

Aut. Peugeot og Britmo forhandler

Tlf. (064 - 89911) 60

**Restaurant
Skelskør Lystskov**

Skelskør

Tlf. 34

AUTO-OPHUG**Sjællands største
reservedelslager**

Brugte

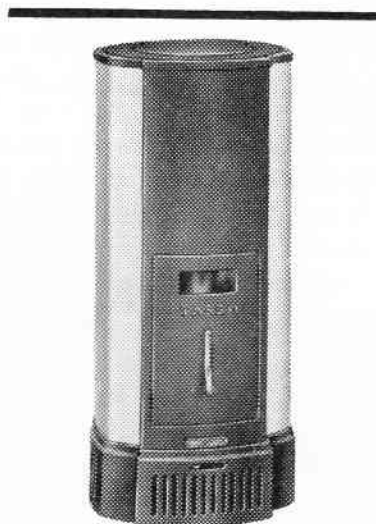
Reservedele

Tilbehør

Dæk

Slinger

Jern og metal købes

Hedehusene 537**TASSO OLIEOVNE**

- de smukkeste og mest moderne

TASSO OLIEOVNE

- også til sommerhuset

TASSO OLIEOVNE

- økonomiske og driftssikre

DERFOR

DANMARKS MEST SOLGTE

Priser fra kr. 512,-

Nærmeste forhandler anvises.

TASSO**% H. RASMUSSEN & CO.**

Frederiksgade 37, Odense

Tlf. (09) 131313

som på DSB, men efterhånden som udgiften til dørbevogtningen steg, fandt man det betimeligt at skaffe sig nogen dækning for disse udgifter, og ventesalsbilletterne indførtes på LFJS i 1918. Prisen var 15 øre og steg efterhånden til 25. Det var i nogle år en god forretning; i 1920 gav ventesalsbilletterne 1600 kr. i overskud, men allerede fra 1923 oversteg bevogtningsudgifterne indtægten, og ordningen opførte i 30'erne.

Det er sikkert mindre bekendt, at LFJS ret tidligt var blevet »motorminded«. Nok er det efterhånden sivet ud, at LJ M 1 var landets første diesel-lokomotiv, og som nu bevares og istandsættes af Dansk Jernbane-Klub, men at LFJS allerede i 90'erne anvendte gasmotorer i sine værksteder og så tidligt som i 1906 anskaffede en dieselmotor til værkstederne i Maribo, vil sikkert undre mange. Den var dog ikke fra Christoffersens fabrik i Holeby, da han først fra 1910 fremstillede dieselmotorer. I 1917 købte LFJS sin første motordræsine, en pudsig fremtoning, der ville have vakt opsigt på Museumsbanen.

Endelig skal omtales de talrige forandringer og udvidelser, der er sket i Maribo. Det har ikke været muligt at finde et årstal for afslutningen af større forandringer, for der er »sket noget« i Maribo i næsten hele LJ's levetid. Bestandige udvidelser af sporareal, remiser og værksteder, anlæg af adskillige sidespor, bl. a. til »Vulcan«, der i begyndelsen måtte nøjes med et stikspor fra en drejeskive på Maribo stationsplads. Som kuriosum kan nævnes, at der straks måtte anbringes et slæbesporskifte i »Vulcan«s spor, da vogne derfra »af sig selv« trillede ind over drejeskiven og belemrede LJ's spor. Den største omvæltning skete i årene 1918–23 i anledning af Maribo-Torrig Jernbanes anlæg. En ny perron måtte anlægges, og spor 4 benyttedes til tog fra og til Rødby Havn, Torrig og Bandholm – af og til næsten samtidigt! – Hele tre gange er Bandholm-banens indføring til Maribo blevet omlagt: I 1874, 1920 og 1943; sidst i anledning af vejarbejderne i forbindelse med første epoke af anlægget af Fugleflugtslinien, der som bekendt pludselig blev indstillet. Det var vist noget med en spade, der knak ...

Jernbane - data for Lolland-Falster

2-11-1869	Maribo-Bandholm Jernbane åbnes.	12 -4-1923	LJ indfører motordrift.
22- 8-1872	Orehoved-Nykøbing Jernbane åbnes.	12- 4-1924	Maribo-Torrig Jernbane indvies.
1- 7-1874	Guldborgsund-Nakskov og Maribo-Rødby åbnes; Bandholm-banen indføres på Maribo station (LFJ).	24-12-1925	Nakskov ny station tages i brug.
1-10-1875	Første jernbanebro over Guldborgsund tages i brug.	20- 3-1926	Nakskov-Rødby Jernbane indvies.
1881	Nykøbing havnebane tages i brug.	26- 9-1937	Storstrømsbroen indvies; jernbanefærgen Orehoved-Masnedø indstilles; ny station i Orehoved.
1882	Nakskov havnebane fuldføres.	12- 2-1941	Maribo-Torrig Jernbane nedlægges.
15- 1-1884	Jernbanefærge Orehoved-Masnedø.	15- 7-1951	Gedser-Grossenbrode Kai jernbanefærge indvies.
1- 7-1886	Gjedser Jernbane indvies (Nykøbing-Gedser).	3-10-1952	Persontrafikken indstilles på Bandholm-banen.
1- 1-1893	Staten overtager Falsterbanen (Orehoved-Gedser).	13- 9-1954	Lollandsbanen overtager Bandholm-banen.
27-11-1894	Anden jernbanebro over Guldborgsund.	21-12-1954	Nakskov-Rødby Jernbane nedlægges.
1-10-1903	Jernbanefærge Gedser-Warnemünde; ny station i Gedser.	5-1960	Ny godsekspedition i Nykøbing.
15-12-1910	SNNB: Nykøbing-Nysted indvies.	27- 5-1961	Persontrafikken indstilles på Nykøbing-Nysted strækningen.
26- 5-1911	SNNB: Nykøbing-Stubbekøbing indvies.	9- 6-1962	Museumsbanen Maribo-Bandholm indvies.
24- 7-1912	Rødby-Rødby Havn indvies.	25-10-1962	Nykøbings ny station indvies.
5- 3-1915	Nakskov-Kragenæs Jernbane indvies.	14- 5-1963	Nykøbing-Rødby Færge indvies.
1918	Sakskøbing havnebane tages i brug.		Rødby-Puttgarden jernbanefærge indvies.
1922	Maribo station ombygges; Bandholm-banens indførelse ændres.		Gedser-Grossenbrode jernbanefærge indstilles.
		26- 5-1963	Persontrafikken indstilles Maribo-Rødby Havn.



Kämpfner Konserves



Tlf. Kværndrup 15

Søger De en avis som udkommer
både på Lolland og Falster —
Søger De en avis som taler til
befolkningen både på land og i by
— en avis som får de mange nye
tilflyttere i fugleflugtsbyen, Rødby
Havn, i tale — så er svaret

LOLLANDS TIDENDE

Lollands Tidende udkommer i
12.000 ekspl. på Lolland-Falster og
bliver hver dag læst af ca. 50.000
mennesker i landsdelen.

- bedre udsyn



Den ny DKW F 11 er en
moderne vogn med god
plads til 4-5 personer og
en omfangsrig bagage.
DKW F 11: 39 HK motor-
- DKW friskoliesmøring -
serviceeftersyn kun for
hver 10.000 km. — Pris
excl. lev. omk. kr. 14.875



BOHNSTEDT-PETERSEN A/S · HILLERØD

Kommende møder og udflugter:

Mødevirksomheden er indstillet indtil september måned.

Søndag den 23. maj. Udflugt på Mariager-Fårup-Viborg Jernbane (MFVJ) med sær- og arbejdstog fremført af dieselloko M 4 med to DSB CRM-vogne. Afgang fra Fårup kl. 9.05 (forbindelse sydfra – bl. a. København og Århus – tog 95) til Mariager. Forevisning af remise, værksteder og rullende materiel m. v. i Mariager. Arbejdstog mellem Mariager og Viborg kl. 11.01–13.22 (diverse fotostop). Spisepause i Viborg (dansk bødell. medisterpølse og is, kr. 6,50) samt mulighed for fotografering af to af jernbanemuseets maskiner og diverse D-maskiner. Særtoget returnerer kl. 14.52 med ankomst til Fårup kl. 15.58. Forbindelse sydpå (Århus og København – tog 962/1962/1370/1090). Pris kr. 10,- for voksne, kr. 5,- for børn. Sidste indbetalingsdag 17. maj (postgiro 117 380, Mogens Bruun, Lindehøj 10, Vanløse). Kontrolbilletter og særtogsanmeldelse vil blive udleveret i Fårup.

Søndag den 16. maj arrangeres en udflugt i samme plan som ovennævnte med den forskel, at særtoget afgår fra Fårup kl. 9.25 (forbindelse fra bl. a. Ålborg med tog 944) og køres af lokovogn M 3. Af sidstnævnte årsag er deltagerantallet begrænset til 30, og turen er i første række reserveret medlemmer af Aalborg Model-Jernbane Klub (der i øvrigt er den idémæssige ophavsmand til turene)

og medlemmer af DJK, der er tilknyttet nordjyske afdeling. Pris kr. 12,- for voksne, kr. 6,- for børn. I dette tilfælde foretages indbetaling pr. postanvisning til H. Albrekt, Vestergade 5, Århus C. – senest den 11. maj.

DJK's sekretariat kan ikke påtage sig at modtage penge for – eller besvare spørgsmål vedrørende MFVJ-turene.

Torsdag den 27. maj (Kristi Himmelfartsdag). Udflugt til Lolland – og »forpremiere« på »Museumstoget«s 1965-sæson. Afgang fra København H. kl. 8.05 med lyntog LOLLÆNDEREN (der kører denne første og eneste gang) – stop i Roskilde kl. 8.25 og i Næstved kl. 9.05. På museumsbanen vil blive foretaget en række dobbeltture med forskellig op- og nedrangering af materiellet, ligesom der skulle blive mulighed for besigtigelse af LJ's nye motortog i Maribo. Lyntoget returnerer fra Maribo kl. ca. 18.00 med ankomst til Næstved kl. 19.20, Roskilde kl. 20.00 og København H. kl. 20.25. Pris fra København kr. 36,-, fra Roskilde kr. 32,-, fra Næstved kr. 20,- (børn det halve af nævnte priser). Sidste indbetalingsdag: 21. maj (postgiro 67934, P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup). Deltagere fra København vil få kontrolbilletterne udleveret ved perronedgangen på København H. (perron 3), deltagere fra Roskilde og Næstved vil få billetten tilsendt pr. post.

Danmarks yngste privatbane

Mariager-Fåborg-Viborg jernbane

Af B. Dyrholm

MFVJ, vor yngste privatbane, hvis vi da ikke medregner de ombyggede og forlængede Horsensbaner, startede driften den 1. juli 1927 efter de sædvanlige mange års diskussion. Strengt taget er der tale om to baner: Mariager-Fårup og Viborg-Fårup med hver sin bestyrelse, men med fælles drift. Hovedkontoret, der er fælles med Vestsallingbanen, ligger i Viborg, hvorimod toglederkontor, remise og værksted er anbragt i Mariager. Desuden råder banen over to remisepladser i en tilbygning til DSB-remisen i Viborg.

Banen er 58,4 km lang og er anlagt med 24,39 kg skinner, der stadig ligger pænt, og med en stør-

ste stigning på 12,5 promille. Banegården i Mariager ligger nede ved havnen, og en stigning på 12,5 promille måtte anlægges for at komme op derfra, og resultatet blev en af Danmarks smukkeste strækninger. Banen går ellers over magre jorder til Fårup, hvor den føres over den jyske længdebane, og ud over Skalsådal. Så må banen møjsommeligt kravle over vandskellet til Nørre Å. Den sidste strækning ind til Viborg byder igen på store landskabelige skønheder. Om stationernes bygninger og sporplaner er der intet usædvanligt at berette.

MFVJ har altid været og er stadig velforsynet med rullende materiel. Man startede i 1927 med ikke mindre end 5 damplokomotiver, 2 motorvogne,

F. N. Kragkov

Frugt en gros

Tlf. 21516

Vognfabrikken Scandia A-S

Randers

TREOS A-S

Maskinfabrik

Pilehøj Vænge 2

Birkerød

Tlf. 81 42 88

A/S Langeskov Plovfabrik

Langeskov

Tlf. (0938) 38

Nordisk Textiltrykkeri A/S

Bjørnholmsalle 4

Aarhus

Tlf. 061 - 42500

Exam. Tandteknikere

A. M. & O. Aagaard Hansen

Hjørring — Jernbanegade 9

Hirtshals — Vangaardsvej 12

Tlf. 986

8 personvogne, 2 rejsegodsvogne og 56 godsvogne. Af damplokomotiverne var nr. 5 et 1-C koblet Henschelloko fra 1920 med 2-akslet tender. En god maskine med en stor rist, hvilket bevirkede, at den gerne nøjedes med brunkul og tørv. Nr. 8 og 9 var to søstermaskiner, bygget 1911–1912 ligeledes af Henschel. Disse små 1-B koblede tenderlokos var meget



Mariager station.

Foto: Ib V. Andersen

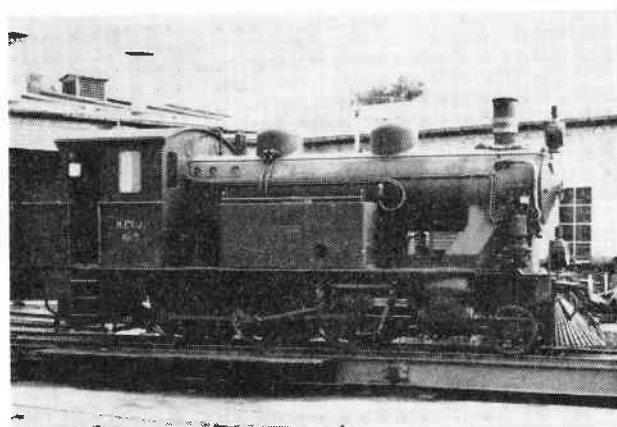
letløbende og sparsommelige og blev anvendt til persontog. Medens disse maskiner var købt brugte af henholdsvis TKVJ, KS og SKRJ, var nr. 6 og 7 helt nye, bygget af Frichs i 1927. Det var gode maskiner, både bedre og kønnere end de to næsten tilsvarende maskiner, som Frichs leverede til NRJ og VaGJ, men kulslugere var og blev de. Nr. 6 blev i 50'erne lejet ud til Ørnhøjbanen og ophugget ved dennes nedlægning. Nr. 5, 8 og 9 blev ophugget hhv. 1954 og 1951. Nr. 5's tender blev et par år anvendt som sprøjtevogn. Det eneste tilbageblevne damploko er altså nr. 7, og lad det være understreget: Nr. 7 er det eneste danskbyggede privatbanelokomotiv, der er tilbage.

Af motormateriel havde banen fra starten to motorvogne M 1 og M 2. Disse EVA-vogne fra Wismar var udstyret med en 175 hk Maybach dieselmotor med mekanisk kraftoverføring, havde 86 pladser og var altså ret store vogne. I 1930 blev de suppleret med en 2-akslet, ikke alt for vellykket benzinelektrisk motorvogn M 3 med to motorer fra De forenede Automobilfabrikker i Odense. Af Scandia-Frichs første serie diesellokos fik banen i 1931 et træbeklædt 300 hk diesel-elektrisk lokomotiv. De sædvanlige lænkeaksler var dog her erstattet af bogier. M 4 har et stort rejsegodsrum (oprindeligt også et postrum). Under krigen blev M 4 udstyret med ikke mindre end 6 koksgeneratorer. I mange år var M 4 ene om at klare godstrafikken, hvilket den gjorde udmærket.

I 1932 brændte både M 2 og M 3, og tilbage var så kun M 1, som senere – i 1947 – solgtes til HFHJ (M 7), der ligesom Skagensbanen også havde disse EVA-vogne. Motoren blev senere fjernet, og vognen fungerer nu som personvogn C 7. Som erstatning for den brændte M 3 købtes en ny M 3 hos Frichs i 1939. »Lokovogten« er i modsætning til M 4 helt af metal og foruden rejsegodsrum udstyret med en lille passagerafdeling med 20 pladser. Motoren er en 290 hk hurtiggående dieselmotor med elektrisk kraftoverføring. M 3 har ligesom M 4 gjort udmærket fyldest.

Som alle andre privatbaner fik også MFVJ efter krigen sine skinnebusser. I 1947 købtes to – SM 10 og SM 11 + bivogn SP 11 – og i 1952 endnu en – SM 12 + SP 12. Disse skinnebusser overtog hele persontrafikken, og de derved overflødiggjorte lokos og vogne blev ophugget. Til brug på stationen i Mariager anskaffedes i 1950 en Pedershåb-tractor. Til trods for sin lidenhed kan den tumle helt op til 8 vogne. De senere års stærke stigning i godstransporterne medførte ret hurtigt, at M 4 måtte have en afløser. Fra Horsens Vestbaner fik man da M 5 (DL 101), bygget af Frichs 1953. M 5's dieselmotor yder 375 hk, der overføres elektrisk til alle fire aksler. En maskine, der trækker 300 t op fra Mariager (12,5 promille) og 350 t derfra. Den har – kort sagt – indfriet forventningerne.

Af personvogne leverede Scandia 3 sidegangsvogne med 40 pladser (A 1–3) og 3 midtgangsvogne med 50 pladser (A 4–6). Fra TKVJ købtes B 10, en sidegangsvogn med 16 pladser på II kl. og 24 pladser på III kl. og C 15, en midtgangsvogn med



MFVJ damploko nr. 7.

Foto: Ib V. Andersen

56 pladser. Endvidere leverede Scandia to rejsegodsvogne D 1 og D 2. Disse vogne klarede persontrafikken, indtil skinnebusserne gjorde dem overflødige.



Harvester Maskinforretning

Ringes — Tlf. 182 - 480

BRDR. BANG's

Fiskerihandel

Ny Fiskerihavn — Frederikshavn
Tlf. 20802

KAJ SØRENSEN

Tømmer- og snedkermester

Damvej 10 — Frederikshavn
Tlf. 20157

JØRGEN LARSEN

Gas — Vand — Sanitet — Fjernvarme

Oliefyringsanlæg — Centralvarmeanlæg

Elius Andersensvej 32 — Frederikshavn
Tlf. (084) 2 03 45

BØRGE SØRENSEN

Aut. DOMI forhandler

Morris person-, vare- og lastvogne

1. kl. værksted

Elmevej 2

Frederikshavn

Tlf. 22553 - 22877

DAGMAR KONDITORIET

Danmarksgade 31

Frederikshavn

Tlf. 20221

EITEL GLÜCK

Bager

Emilievej 45 — Frederikshavn

Tlf. 20710

BAGERIET VESTERPORT

v/ Ejner Madsen

Frederikshavn

Tlf. 20879

Købmand

WÄHREN's

Rimmensgade 35

Tlf. 20413

Frederikshavn

Viktualieforretningen

»NANNA«

Danmarksgade 23 — Tlf. 20162

Kløvervej 39 — Tlf. 21650

Frederikshavn

Frederikshavn

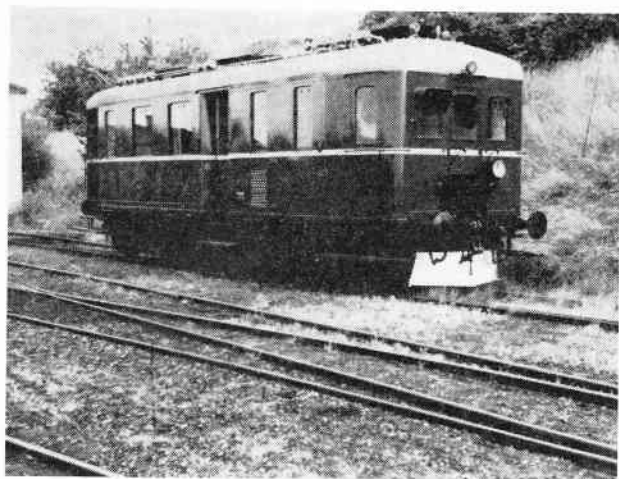
NY TØMMERHANDEL

Højrupsvvej 19

Tlf. 21876

To blev solgt – D 2 til ETJ og A 4 til VLTJ – og resten ophuggedes i 50'erne.

Godsvogne er banen velforsynet med. Scandia leverede i 1927 12 stk. lukkede 15 t stykgodsvogne litra Q. Af TKVJ købtes 5 lignende ældre vogne. Af disse 17 vogne er i dag Q 7 tilbage. 9 blev afhændet til DSB i 1940 og en enkelt er ophugget senere. De åbne vogne fandtes i 12,5 t, 15 t og 20 t udgaver, literet Pb, Pd og K. Ialt 39 stk. af især tyske fabrikater blev købt af forskellige baner. Disse vogne blev i 1934 suppleret med yderligere 10 stk. og i 1955 med endnu en vogn K 430 fra HFHJ. Ved DSB's store opkøb af privatbanevogne i 1940 blev, foruden de førnævnte 9 lukkede, også solgt 16 åbne vogne. Desuden er 8 ophugget i 60'erne. I 50'erne blev de i øvrigt velpassede vogne og lokomotiver udstyret med trykluftbremses eller -ledning. Deres dage er dog talte nu, da de 27 vogne ikke længere må køre på DSB-strækninger, dels på grund af for kort akselafstand, dels fordi vognene ikke er udstyret med de i dag krævede rullelejer. Til sidst



»Lokovognen« M 3.

Foto: Ib V. Andersen

må nævnes, at banen også er i besiddelse af en sneplov. Sne har dog aldrig voldt MFVJ de store kvaler trods de store stigninger og udgravninger.

Økonomien har aldrig været særlig god. Allerede før banens anlæg var man klar over, at den ikke ville blive det. Mariager-Fårup strækningen var i erkendelse heraf anlagt som »kulturbane«, hvilket betød, at staten indskød to trediedele af anlægskapitalen. Man kan vel sige, at det egentlig først er i dag, at banen har vist sin eksistensberettigelse. I de første år kunne man opleve at se 4 vogne i toget, når der var marked i Viborg, men som på alle andre privatbaner faldt passagertallet støt i 1930'erne, og i 1939 var banen nær lukningen. Med godstransporterne var det gået på samme måde. Landmændenes forsyninger blev overtaget af bilerne. Indtægterne var små, men da udgifterne også blev holdt nede, var underskuddet dog ikke urimeligt stort. Forståelsen for banens betydning voksede under krigen, hvilket medførte vedtagelse af en moderniseringsplan i 1949.

I de seneste år er der sket en forbløffende stigning i godstransporterne på Mariager-Fårup strækningen. Nogle tal: I 1949/50 befordredes 370 t pr. km driftslængde, i 1962/63 620 t, i 1963/64 818 t og i 1964/65 endnu mere. I 1963/64 var den samlede godsmængde ca. 48.000 t. I år tegner Mariager-Fårup sig alene for 45.000 t. Denne godsmængde fordelte sig i 1963/64 med ca. 30.000 t skærver fra True, 7750 t kul til gasværket i Viborg og ca. 6500 t olieprodukter til Mariager.

Persontrafikken er derimod stadig gået tilbage, selv om man har forsøgt at gå nye veje, bl. a. ved at lade et togpar dagligt køre igennem til Randers.

MFVJ havde i 1963/64 et underskud på 400.000 kr. Det er mange penge, men beløbet må dog ses i relation til, at banen tilfører DSB en indtægt på 600.000 kr. En lukning af banen vil givetvis ramme Mariager hårdest, idet byen da næppe undgår at blive en folkepensionisternes by, og det er der ingen fremtid i. Foreløbig står kun fast, at det på en generalforsamling i begyndelsen af april i år blev vedtaget at indstille driften på strækningen Viborg-Fårup pr. 31. marts 1966. Der vil senere blive taget bestemmelse om strækningen Mariager-Fårup.

Jernbanenyt – kort fortalt

DSB

Pr. 31. marts 1965 – ved regnskabsårets afslutning – rådede statsbanerne over følgende (antal) rullende materiel:

Damplokomotiver:

Toglokomotiver	118
Rangerlokomotiver	80

Motormateriel:

Toglokomotiver	101
Rangerlokomotiver	123
Traktorer	91
Lyntog	13
Motorvogne	148

HOLGER LEVINSEN Læsten pr. Sønderbæk Tlf. (064 - 59311) 70 Møbelfabrik	HERNING KJOLEINDUSTRI Th. Nielsensgade 96 Tlf. Herning 3390
<i>B. P.</i> Esbjerg Depot Tlf. 29191	<i>Sorring Savværk og Tømmerhandel</i> v/ Chr. Mortensen Tlf. Sorring 58
AGIMEX Silkeborg Tlf. 2999	MOTORFABRIKKEN DAN A/S Adgangsvejen Esbjerg Tlf. 25888
DANIA LERVAREFABRIK v/ E. Jensen Plantekeramik Tlf. Sorring 64	ARNE RASMUSSEN Al gulvbelægning Vinyl — Linoleum m. m. Tlf. Støvring 256
LIDO TEATER Dæmningen 8 — Vejle Tlf. 1826	TAGE TRABERG Maskinfabrik Finlandsgade 31 — Aarhus Tlf. 68655
ODDENSE MASKINSNEDKERI Oddense pr. Balling v/ Skive Tlf. Oddense 5	Jydsk Fiskenetfabrik A/S Søbjerg 11 — Fredericia

Elektrisk materiel:

Motorvogne	119
Bivogne	119

Vogne:

Bogie-personvogne	1029
2- og 3-akslede personvogne	159
Post- og rejsegodsvogne	280
Specialvogne	379
Private sovevogne	7
Private godsvogne	812
Lukkede godsvogne	7089
Åbne godsvogne	3956

Damplokomotiverne, ialt 198 stk., fordeler sig med følg. antal på nævnte litra: C: 4, D: 29, E: 31, F: 61, G: 1, H: 11, HS: 4, K: 1, N: 10, P: 1, Q: 15, R: 16, S: 13 og T: 1.

I rubrikken »motormateriel« omfatter afsnittet »toglokomotiver«: MX: 45 stk. og MY: 56 stk. (MY 1154 er i marts leveret fra NOHAB og indsat i driften i 1. distrikt). »Rangerlokomotiver« omfatter: MH: 106 stk. og MT: 17 stk. (MH 401, 402 og 403 er i marts leveret fra Frichs og indsat i driften i 1. distrikt. Pr. 15. april var endvidere leveret MH 404 og 405 – disse to maskiner er ikke medregnet i oversigten). Antal »traktorer« fordeler sig således: Ardelt og Frichs-Ardelt: 46 stk., English-Electric: 1 stk. (Nr. 6) samt 35 stk. dieseldrevne og 9 stk. benzindrevne »småtraktorer«. Afsnittet »lyntog« er beregnet således: Litra MA: 5 stk. $\frac{1}{2}$ -tog, litra MB: 5 stk. fire-vogns-tog og litra MS: 3 stk. tre-vogns-tog. »Motorvogne«: MK/FK: 5 stk., MO: 139 stk. og MP: 4 stk.

De 119 bivogne til brug for S-togs-trafikken fordeler sig således: FL: 1 stk., FM: 31 stk. og FS: 87 stk.

Antal bogie-personvogne omfatter kun »egentlige« personvogne; styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog er således ikke medregnet.

De syv sovevogne, tilhørende »Wagon-Lits«, optaget i DSB's vognpark, er: Nr. 2894, 2896, 2898, 2899 og 2901 – samt 3927 og 3930. (De fem førstnævnte (type STU) er til brug for de indenlandske løb).

Private godsvogne, 812 stk., fordeler sig således – på følgende litra: ZA: 113 stk. (tilhørende bryggeriet »Carlsberg«), ZB: 84 stk. (tilhørende bryggeriet »Tuborg« og visse provinsbryggerier), ZE: 571 stk. beholdervogne (tilhørende en lang række olie-firmaer og lign.), ZF: 16 stk. fisketransportvogne (tilhørende visse midt- og sydjyske dambrug), ZM: 1 stk. maskinkølevogn (tilhørende »NOVO Tera-apeutisk Laboratorium A/S«), ZN: 12 stk. råsukker-transportvogne (tilhørende »Sukkerfabrikken, Ny-

købing Falster«), ZR: 1 stk. kalktransportvogn (tilhørende »A/S Vejle Kalkværk«), ZS: 4 stk. krukke-vogne (tilhørende »A/S Dansk Svovlsyre- og Super-phosphatfabrik«) samt ZU: 10 stk. undervisningsvogne (tilhørende »Jydsk Teknologisk Institut«).

Godsvognsparken omfatter de i oversigten – bladets nr. 3/65, side 35 – nævnte 6519 lukkede og 2981 åbne godsvogne (i oversigten ændres dog i kolonnen »antal vogne« under litra Gklm (HJ) 1435 til 1434, og under litra Kbs (Ks) 350 til 419), hvortil kommer 570 ældre lukkede godsvogne (hovedlitra I og Q) og 975 ældre åbne godsvogne (hovedlitra P og T).

I næste nummer af bladet håber redaktionen at kunne bringe en samlet skematisk oversigt over godsvognsparken, og i følgende numre oversigter over person-, post- og rejsegodsvogne samt specialvogne tilhørende DSB.

Hos »Vognfabrikken Scandia A/S« er der i marts bestilt ialt 55 personvogne, nemlig 15 stk. 1. kl. vogne af ny standard-type, litra A, nr. 100–114 samt 40 stk. 2. kl. vogne, litra B, nr. 2075–2114. (Bestillingen af B-vogne omfatter nu ialt 125 vogne). Desuden er bestilt 400 lukkede godsvogne med skydevægge, litra His (Hs-t) (numre endnu ikke fastsat). Hos »Waggonfabrik Talbot« i Aachen er bestilt 50 stk. ballastvogne (selvtømmende), litra Fd, nr. 602 0 650–602 0 699.

Ifølge meddelelser i dagspressen er der hos »Frichs« og »Scandia« bestilt 45 stk. motorvogne og 45 stk. styrevogne af ny type til brug for den elektriske nærtrafik. Vognenes bogier, af tysk konstruktion, vil blive fremstillet dels i Tyskland og dels her i landet på licens.

Af de i bladets nr. 2/65 nævnte bestilte vogne er leveringen af Kbs-vognene netop afsluttet (31 stk. i april), og leveringen af 2. kl. personvogne, litra B (2. serie – nr. 2010 og opefter) er påbegyndt. De i ordre værende 300 lukkede godsvogne, litra Gs (uden rangerskruebremse), vil få numrene 123 0 000–123 0 299, og de 200 åbne godsvogne, litra E – numrene 500 0 100–500 0 299.

(EBJ)

Det nye lyntog, der fra køreplansskiftet løber over strækningen København–Fredericia–Skanderborg–Herning (tog 19/90), vil få navnet »Gudenåen«, ikke som tidligere nævnt »Hosekræmmeren«.

(EBJ)

OHJ

Odsherredbanen modtog den 19. marts de to sidste af SJ's skinnebuser af YBo4-serien. Begge køretøjer er i drift som OHJ S 31 (ex 667) og S 32

Vi er så nemme at handle med Venlig hilsen FRANKS RADIO	DANSK LÆDERFORSYNING Toldbodgade 37 — K.
<i>Peder Mortensen A/S Maskinfabrik</i> Frejasvej 30 — Hillerød (03) 26 36 36	<i>DANSKE IVERS LEE A/S</i> Korsdalsvej 127 — Vanløse
GULF SERVICE STATION v/ H. Frederiksen Vestre Stationsvej 76 — Odense Tlf. (09) 13 44 30	BOGA A/S
POUL ANDERSEN's Maskinfabrik Kerteminde Fyn	Peugeot — Hillman VAGN HANSEN Automobiler Odensevej 121 Hjallese — Tlf. (09) 11 72 55
Nyborg drager og vognmands- forretning v/ Arne Pedersen Jernbanegade 9 — Nyborg Tlf. Nyborg 1735	Grejsdalens Blikkenslagerforretning Poulsen & Juler Aut. gas-, vand- & blikkenslagermestre Grejsdals Landevej 165 — Grejsdal — Vejle Tlf. Grejsdal 3 — Tlf. Vejle 4988 Postgiro 13 67 34
SKOTØJSMAGASINET SCT. ANNE Sct. Annegade 4 Tlf. Odense 13 19 52	Vær velklædt ... vær WINDSOR klædt ... Windsor HERRE-OG DRENGEÆKVIPERING NØRREGADE 20 · TLF. 1811 · NYBORG

(ex 670), de kører dog stadig i de svenske farver. (Se i øvrigt i nr. 2/65).

De i bladets nr. 3/65 nævnte godsvogne nr. 349–352 har fået det nye internationale litra Glm.

(PT)

VNJ

VNJ gennemførte om aftenen den 24. marts en materiel- og mandskabstransport fra Oksbøllejren. Til det lange træk, der omfattede 28 fuldtlastede godsvogne og 4 DSB-personvogne, havde banen

lejet en MX'er hos DSB, ligesom VNJ's egen M 11 var i Oksbøl for rangering.

(Helge P. Olsen)

VLTJ

VLTJ har indstillet damprangeringen Lemvig station–Lemvig havn; den besørges nu af M 12. Damploko 5, 6 og 10 er udrangerede og udbudt til salg; samtidig ophugges en del godsvogne.

(PT)



100 ÅR som lokomotivbygger

Den 23. april kunne det velkendte svenske firma NOHAB i Trollhättan fejre 100 års dagen for afleveringen af sit første lokomotiv. Firmaet blev grundlagt i 1847 af Johan Henrik Antenor Nydqvist, Carl Olof Holm og Johan Magnus Lidström. Fra 1871 til 1916 ejedes det helt af Nydqvist og dennes søn, og produktionsprogrammet omfattede vandturbiner, lokomobiler, landbrugsmaskiner og diverse motorer. Fremstillingen af lokomotiver begyndte, som nævnt ovenfor, i 1865 med bygningen af ét til det svenske privatbaneselskab UWHJ (Uddevalla–Vänersborg Herrljunga järnväg). I 1916 dannedes Nydqvist & Holm AB (NOHAB), som siden 1936 har været et datterselskab af AB Bofors. NOHAB har fra 1865 til 1953, hvor det sidste i Sverige byggede damplokomotiv afleveredes til de svenske statsbaner, bygget ialt 1966 damplokomotiver til såvel svenske som udenlandske jernbaneforvaltninger. Desuden har NOHAB bygget adskillig hundrede elektrolokos i samarbejde med ASEA og mange diesellokomotiver i samarbejde med General Motors. I perioder har fabrikken også fremstillet jernbanevogne af alle ty-

per, f. eks. leverede NOHAB alt det rullende materiel til den Trans-iranske jernbane.

I tidsrummet 1888–1916 leverede NOHAB 42 stk. damplokomotiver til danske baner, 33 stk. normalsporede til (antal i parentes): DSB (12, nemlig 4 J- og 8 D-maskiner), AB (5), FFJ (1), HFJ/HFHJ (1), HHGB (2), HHJ (4), KRB (2), LB (1), NPMB (2), NTJ/VNTJ (2) og SNNB (1), samt 9 stk. med metersporvidde til: HTJ (Horsens–Tørring) (3), AGJ (2) og RAJ (4).

NOHAB's leverancer af MY og MX til DSB skulle være velkendt af enhver dansk jernbane-entusiast, det skal blot tillægges, at NOHAB har leveret diesellokomotiver svarende til MY til de norske statsbaner (NSB), 25 stk. (samt 6 i ordre) litra Di 3, samt til de ungarske statsbaner (MÁV) 20 stk. litra M 61.

Til sidst – men ikke mindst – må erindres, at DSB's første elleve E-maskiners »vugge stod i Trollhättan«.

(EBJ)

DB - Deutsche Bundesbahn

Det seneste led i DB's elektrificeringsprogram er indvielsen af den 185 km lange strækning Hannover–Hamburg-Altona. Der har i flere år været arbejdet på opsættelse af master og køreledning, og den 15.

marts 1965 blev ledningsnettet sat under spænding.

Den 6. april påbegyndtes den elektriske drift på strækningen. Indvielsen blev festligholdt på mange måder, bl. a. ved en højtidelighed på Hamburgs rådhus og ved en udstilling af forskellige elektriske lokomotiver på stationen i Hamburg-Altona.

Allerede først i marts ankom de første elektriske lokomotiver til Hamburg, dog ikke ved egen kraft,

<i>Landbosparekassen i Vejle</i>	AVNSLEV AUTOVÆRKSTED Speciale: Renault v/ Axel Jensen Tlf. Skalkendrup 229
Med venlig hilsen JENS B. ERIKSEN Erantisvej 44 Næstved — Tlf. (03) 72 42 52	WESTON GULVTÆPPER — gulvtæppet fra væg til væg —
ROBERT MÜLLER Posefabrik Hovitzvej 5—7 Tlf. FA 6848	TAASTRUP DAMPVASKERI Aavænget/Skolevej Al slags vask Tlf. 99 05 45
Lolland-Falsters FOLKETIDENDE	SPAREKASSEN I Nykøbing på Falster — Deres økonomiske vejleder
Blikkenslager O. PETTERSSON Niels Nielsensgade 2 — Nakskov Blikkenslagerarbejde — Gas — Vand — Sanitet Tlf. Nakskov 1089	<i>RUTANA — VITANA</i>
	Entreprenørfirma JOHANNES SØRENSEN Nørre Aarslev pr. Randers Tlf. Nørre Aarslev 15 Brøndboring — Vandværksanlæg Dræning — Kloakarbejde

og de afventede indvielsen af den elektriske drift på nogle sidespor på rangerbanegården i Hamburg-Eidelstedt. Alene i 1964 anskaffede DB 222 elektriske lokomotiver, 44 stk. E 10, 118 stk. E 40, 56 stk. E 41 og 4 stk. E 50.

Som det vil være en del læsere bekendt, findes i »Museum für Hamburgische Geschichte« i Hamburg et stort modeljernbaneanlæg i målestoksforholdet 1:32 (spor 1), der viser jernbanestrækningen Hamburg Hbf–Hamburg–Harburg. Som et kuriosum kan nævnes, at denne strækning også er forsynet med køreledning, og at togene fra 6. april fremføres med elektriske lokomotiver, præcis som ved forbilledet.

I Nordtyskland ses nu tydeligt, hvordan dampen er på retur. Der er et stort antal diesellokomotiver af typerne V 100, V 160 og V 200 i drift, og yderligere et antal diesellokomotiver bliver nu frigjort, når linien–Hannover–Hamburg–Altona overgår til elektrisk drift. Ifølge oplysninger fra DB's »Hauptverwaltung« vil alle damplokomotiver være ude af drift i 1975. I den sammenhæng kan det måske interessere at vide, at det sidste damplokomotiv, der blev leveret til DB, var 23 105. Det blev afleveret den 2. december 1959 af Arn. Jung, Jungenthal bei Kirchen a.d. Sieg (F-nr. 13113) og stationeret ved Bw Minden (Westfalen).

(SR)

DJK som entreprenør i Vejle

Af Svend Jørgensen

Vor forenings omfattende arbejdsområder blev lørdag–søndag den 20.–21. marts yderligere udvidet på et felt, der nærmest må betragtes som entreprenørarbejde, idet der nævnte dage blev udført vor vel nok hidtil største redningsaktion, nemlig den i bladets nr. 2/65 omtalte ombytning af VVGJ C 23 med en motorvogn uden understel, nr. 362 fra Københavns Sporveje.

Med stor hjælp fra såvel firmaer, foreninger, enkeltpersoner og DSB i Vejle lykkedes det, ikke mindst takket være en dygtig tilrettelægning og et stort forarbejde udført af vore Vejle-medlemmer med Dalgaard Eriksen i spidsen, på de to dage at foretage den omtalte vanskelige ombytning af vognene. Ialt 10–12 medlemmer medvirkede, heraf tre medlemmer fra Sjælland og tre fra Fyn.

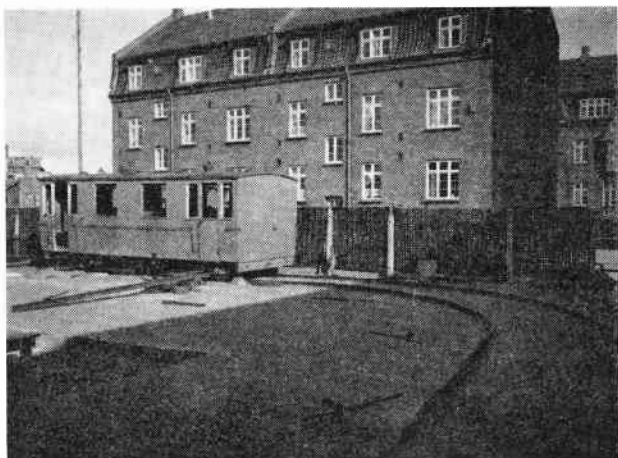
Forud for det store arbejde måtte flere vanskelige opgaver løses. Vognkassen blev »opdaget og fundet egnet« allerede i februar 1964. I løbet af et par måneder havde vi fået tilsagn fra ejeren, »Sct. Georgshjemmets børnehave«, at vi måtte overtage C 23, såfremt vi kunne skaffe et andet »tog«, idet C 23 var børnenes bedste legetøj. En artikel i Berlingske Aftenavis (29/6) medførte bl. a., at DJK blev stillet i udsigt at få en sporvogn overdraget. Herefter hengik flere måneder, inden der igen kom skred i sagen. En artikel i Vejle Amts Folkeblad, skrevet for bl. a. at finde en egnet plads under tag for C 23 samt tilsagn om hjælp og støtte, gav ikke i første omgang det ønskede og forventede resultat. Det

planlagdes til trods herfor at flytte den 30.–31. januar, men på grund af en pludselig opstået vanskelighed med at få sporvognen overdraget, måtte vi desværre aflyse aktionen, og dette betød naturligvis, at vi måtte begynde forfra. Et planlagt lokalafdelingsmøde bevirkede, at vi måtte lægge beslag på den 20.–21. marts. I mellemtiden havde vi på ny søgt, bl. a. ved omtale i lokale blade, at finde et egnet sted at hensætte C 23, men i 11. time måtte vi forespørge hos DSB. Stationsforstander Bech hjalp os på bedst tænkelige måde med plads til den senere restaurering, lån af værktøj og en TD-vogn m. v.

Dagen før »slaget« var hektisk, og som start på arbejdet blev udlagt flere længder skinner (med påsvejsede underlagsplader, forøvrigt fra VVGJ) og to lave trucker hentet fra »Vejle Motorbåds Klub«s slæbested, idet VMK venligst havde lånt os dette grej. Vi havde også fri bane til at nedbryde bl. a. to stakitter. Lørdag formiddag anbragte DSB's banetjeneste sveller og donkrafte m. v. i nærheden af åstedet ved havnesporet, og vognopsynet lånte os bl. a. opklodsningstræ. Lørdag middag begyndte de først ankomne medlemmer at bryde stakit ned, hente sveller, lægge spor samt at sætte truckerne under C 23. »Vognmandsfirmaet Brdr. Larsen« havde venligst lånt os en traktor både lørdag og søndag, kvit og frit. Efterhånden som den resterende styrke dukkede op, var C 23 klar til at blive spændt efter traktoren, og den påbegyndte sin mærkværdige rejse på »gade-skiner« som en sporvogn, ca. 150 m, inclusive fire

<i>HAVNEGADE's ISBAR</i> Havnegade 142 Esbjerg Tlf. 26082	J. KROGH ANDERSEN Rådgivende civilingeniør Grusbakken 12 — Gentofte Tlf. 87 44 44
Maskinfabrik LARSEN & CARLSEN Nordre Havn Nykøbing Falster	Lemvigh-Müller & Munck A/S Tlf. CE 525
LYSKILDE SKÆRME Christiansminde Holbækvej — Roskilde Tlf. (03) 35 63 19	<i>Horsens Mejeri & Iscremefabrik A/S</i> Svanesgade 1 Tlf. 25100
CARL BRAMMER A/S Levende ål en gros Frederiksværk	BISTRUP OLIE & KUL Vasevej 70 — Bistrup Tlf. 81 35 70
<i>HECKSHER & SØN's EFTF.</i> Statsaut. skibsmæglerfirma Bredgade 63 København K.	Nørrebros Møbel- & Tæppelager Nørrebrogade 195 — København N. Tlf. TA 6876
Entreprenør- og murerfirma JOHAN CHRISTENSEN & SØN Tobaksvej 19—21 Søborg Tlf. SØ 7120	HANSEN & CHRISTENSEN Gadstrup

kurver på 90 grader. Vognen kørtes fra børnehjemmets gårdsplads direkte ud på offentlig gade frem til havnesporet. På de lige stykker gik det glat, men de fire skarpe kurver voldte kvaler, og enkelte afsporinger tog da også ekstratid. I niveauoverskæringen for havnesporet blev C 23 anbragt på et par DSB-transportører for at blive kørt ud på havnepladsen. Klokken ca. 20 holdt vi fyraften efter første etape.



C 23 klar til transporten ud fra lejepladsen.

Foto: Svend Jørgensen

Søndag morgen lidt før kl. 8 mødtes hele styrken på Vejle havn, hvor nu både C 23 og sporvognen stod ved siden af en stor 10-tons kran. Sporvognen var lørdagen før læsset på en TF-vogn af arbejds-holdet i København, endda ledsaget af lirekasse-musik, hvad man så ellers vil lægge i det, og var vel ankommet til Vejle et par dage tidligere. Hr. Egon Rasmussen havde i løbet af en lille time om fredagen arrangeret, at vi måtte benytte Vejle havns kran, vederlagsfrit, betjent af ovennævnte. De nød-vendige wirer blev udlånt af DFDS ekspeditionen i Vejle. Vi begyndte straks at løfte sporvognen over på en blokvogn fra firmaet »Sidney Nielsen« for derefter at køre denne til Sct. Georgshjemmet. Straks efter blev C 23 løftet op og anbragt på en TD-vogn for derefter at blive flyttet til Mølholm. Disse to opgaver blev klaret i løbet af to timer ved hjælp af kranen, og det betød mange timer sparet for os. Me-dens C 23 blev læsset, begyndte andre at læsse spor-vognen af ved børnehjemmet. Højdeforskellen mel-lem gade og gårdsplads blev udnyttet, men vi und-gik dog ikke bryderier. Kl. 12.30 var 362 anbragt i børnehaven, således at der »kun« manglede en kurve på 90 grader samt den endelige anbringelse. Efter middagspausen fortsatte kørslen, stadig på VMK's trucker og spor. Desuden påbegyndtes re-etablering af stakit m. v. Ved 18-tiden var sporvog-nen anbragt og de resterende ruders afmonteret. Lidt

stakit skulle ordnes og oprydning foretages, værktøj m. m. afleveres, og da styrken svandt ind på grund af hjemrejse, blev klokken ca. 21, inden de sidste kunne holde fri.

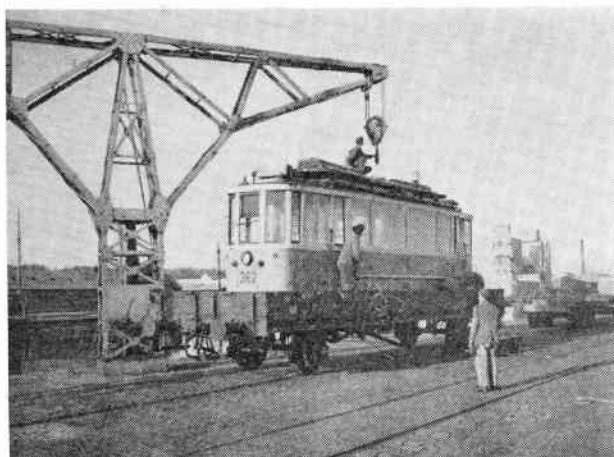
Mon ikke alle havde usynlige mén af arbejdet de følgende dage.

Vi er taknemmelige for, at det hele lykkedes så godt for os. De ca. 25 ødelagte fliser er blevet os »eftergivet« af Sct. Georgshjemmet, og der er sik-kert ingen tvivl om, at børnene med jubel har taget deres nye »tog« i besiddelse om mandagen.

Hele affæren, også læsningen i København, har været omtalt i en række aviser landet over, især si-ger vi Vejle Amts Folkeblad tak for gentagne om-taler af DJK.

Til sidst skal der lyde vor bedste tak til alle, såvel firmaer, foreninger og enkeltpersoner, samt alle hos DSB i Vejle og til de medlemmer, der deltog i ar-bejdet.

Vi klarede opgaverne, som foran beskrevet, for ca. en trediedel af det tilbud, vi havde fået fra an-den side.



KS motorvogn nr. 362 under aflæsning på havnepladsen i Vejle.

Foto: Svend Jørgensen

Foreningsnyt:

Afholdte møder og udflugter.

Den 14. marts dampede en velpudset S 732 – med et så rent skorstensbånd, som en S-maskine nu engang kan ha' – ud fra København H. for efter en tur »rundt om husene« at sætte kursen mod Fre-derikssund. Vort særtog vakte almindelig forundring på den elektrificerede del af Frederikssundsbanen, vi havde nær skræmt livet af ventende rejsende i bl. a. Islev, Husum og Skovlunde. Frokosten blev indtaget på »Kalvøpavillon« i Frederikssund, hvorfra der er udsigt til »standstumperne«, resterne af broen for Midtsjællandsbanen over fjorden. På

MEHL's KØRESKOLE Amaliegade 32 Børkop pr. Vejle Tlf. 89	<i>Stormgades Tæppelager</i> BYen 8708
Hotel Silkeborgsøerne Laven pr. Silkeborg Tlf. 1	KOLDING FOLKEBLAD Jernbanegade 35 Kolding Tlf. 22000
SEIS KURVEVARER v/ Sv. Aage Kristensen Tlf. Silkeborg 6205	RANDERS FRYSEBOX Grenåvej Tlf. 20258
Autoforhandler N. N. MØLLER OG SØN A/S Vardevej — Skjern Tlf. 911	FORD A. Philipsen Akts. Viborg Tlf. 3511
VENTISOL Breum — Jylland Tlf. 0751 - 81	Korn og Foderstoffer Eriksen og Christensen A/S Dokhavnen — Esbjerg Tlf. 21500
DUVALDS MØBELFABRIK Kalhave Tlf. Uldum 200	<i>Svejbæk Riste- og Måttefabrik</i> Svejbæk — Jylland Tlf. 0681 - 6055 - 6079
MAADE TEGLVÆRK Esbjerg Tlf. (051) 20218	MORUD MØBELFABRIK I/S Tlf. Bredbjerg 69
HOLM & LAURITZEN Murermestre Luthersvej 19 — Nr. Voldgade 72 Fredericia Tlf. 20510 - 20763	HUSK BAGERIET Energivej 11 Randers v/ Gunnar Rasmussen Tlf. 22496

hjemturen havde de 110 deltagere adskillige gode fotostop, takket være en ualmindelig veloplagt besætning på maskinen, en hurtig-arbejdende togfører og en dygtig koordinerende officiel rejseleder fra DSB. Sidstnævnte var nu også vort eget medlem, trafikassistent M. H. Larsen. (E. J. Suhr)

Den 12. marts talte direktør, civilingeniør K. N. Andersen, Københavns Sporveje, over emnet »Busser contra sporvogne«.

Vi ved jo alle, at direktør Andersen er »rutebilmanden«, og der er vist ingen tvivl om, at adskillige tilhørere gik fra mødet med ændret syn på den forestående ændring i sporvejenes »linier«, alene den oplysning at brændstof til 1 km kørsel koster ca. 5 øre med en ny bus (dieselolie), men ca. 25 øre med en ledspurvogn (strøm) gør indtryk på tilhøreren, for selv om vi er sporvognsvenner, er vi da ikke interesseret i, at billetten skal være alt for dyr.

Direktøren nævnte i sit foredrag en mængde facts, hvoraf nogle bringes nedenfor. Direktør Andersen var ikke af den mening, at KS skulle give overskud, men drives således, at vi får den bedst mulige trafik for de mindst mulige penge, ellers kunne der ikke skabes respekt om foretagendet.

Til slut var der lejlighed for medlemmerne til at stille spørgsmål, og interessen viste sig at være så stor, at ikke alle nåede at få lejlighed til at komme på talerstolen.

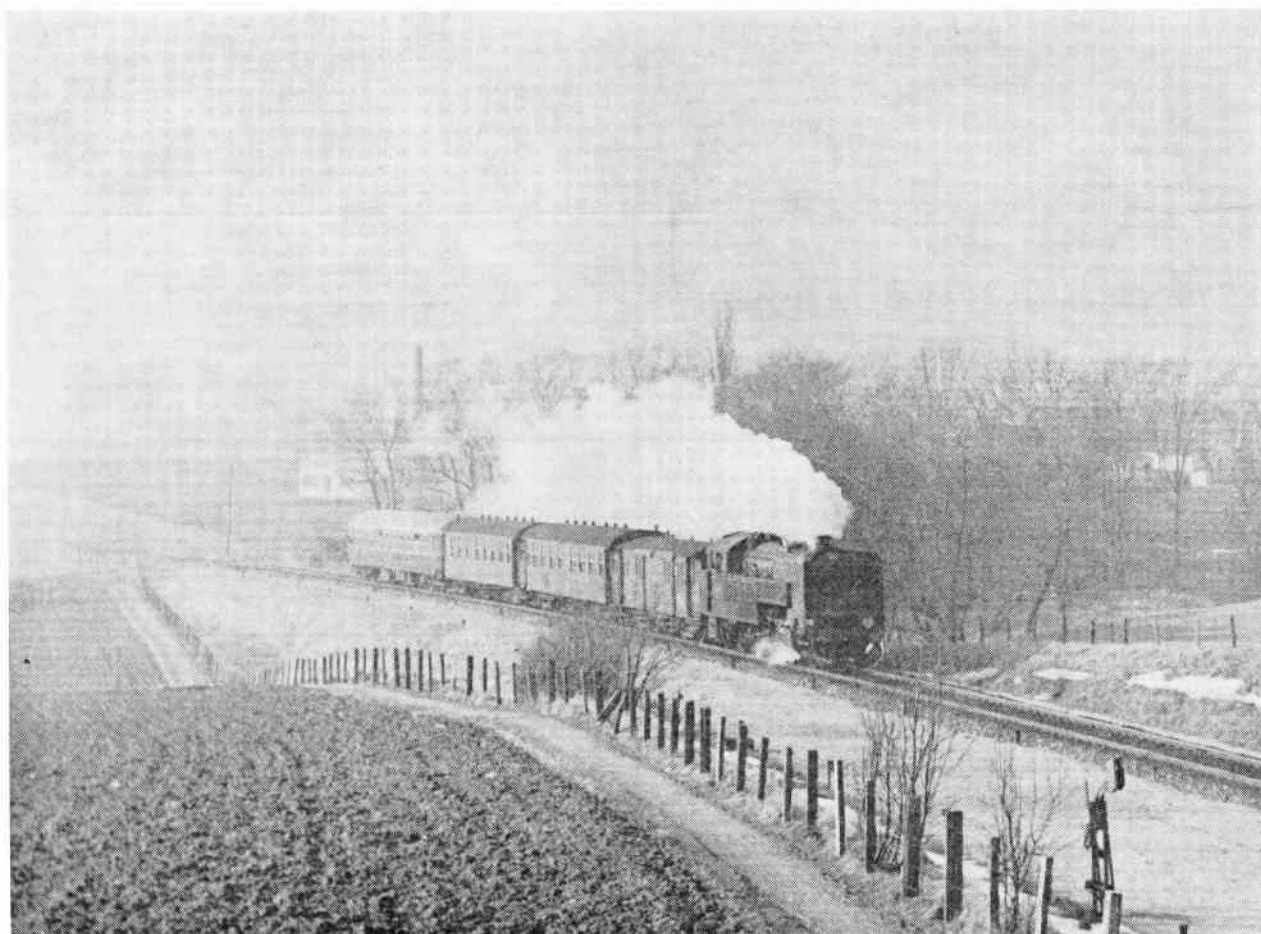
Pr. 12. marts har KS 599 sporvognsenheder (motorvogne + bivogne, ledvogne tæller som 2 enheder), heraf er 124 enheder ledvogne (altså 62 ledvognstog). Under bygning og levering er: 14 ledvogne fra Tyskland og 24 ledvogne fra eget værksted.

Udrangeringer: I september 1964: 98 enheder, om kort tid 48 enheder, til maj 1965 72 enheder. Fra 1. maj og i sommer kører ingen gamle 2-akslede vogne, enkelte vil igen komme i drift i vinteren 1965/66 for så endelig at forsvinde helt.

Pr. 12. marts har KS 296 busser, heraf 71 nye (»Fremtidens bus«). KS har ca. 4600 ansatte, heraf udgør det kørende personale ca. 2500 og personale i hjælpevirksomheder ca. 900.

Indtægterne er 112 mill. kr. årligt, det giver ca. 25.000 kr. pr. ansat, et tal der taler for sig selv. Af udgifterne er 80 pct. løn og pension. Hver dag foretages der $\frac{3}{4}$ mill. rejser med Københavns Sporveje.

(SR)



DJK's særtog på vej fra Stenløse mod Ballerup på Frederiksbundsbanen. Sidste vogn i toget er en af de nye B-vogne.

Foto: Th. Ring Hansen

A/S Nordisk Gummibådsfabrik Esbjerg — Tlf. 2 64 44	DUNKJÆR AUTOSERVICE v/ Alfred Mathiesen Store Rise — Tlf. 138 (0952) Fyn
ØSTERBRO KIOSK Udbyhøjvej 36 Randers Tlf. 24121	A/S DANSK ASFALTFABRIK Odense
Sv. Müller's Emballagefabrik Københavnsvej 130 — Roskilde	Drik Borup mælk hver dag LILLERØD MEJERI
<i>Roskilde Champignon- & Konserverindustri</i> Gormsvej 11-15 — Roskilde	<i>Brdr. Sørensen's Betonvarefabrik</i> Frederikssund
Vejskiltefabrikken COLOUR REFLEX Næstved Tlf. 72 26 11	Roskilde Kølerfabrik og Ladestation v/ Frank Bøgh Værkstedsbyen 28 — Roskilde Tlf. 35 80 20
BANEGÅRDSRESTAURATIONEN Tlf. Fåborg 1356	Stormgades Tæppelager Byens billigste priser Stormgade 16 — Kbhvn. K. Tlf. BY 8708 — PA 8000
Blikkenslager E. HANSEN E. P. Haagerups Eftf. Drosselvej 24 — Roskilde Tlf. 35 12 00	WILH. PETERSEN Jernbanegade 11 Frederikssund
 Michael Jensen's Tricotagefabrik A/S Tjørring/Herning	Terrasser overdækkes Havestuer — Vindfang — Carporte Glasfiber og P.V.C. Se udstillingen EGON OLSEN Tørringvej 12 (sidev. til Islevdalvej) Tlf. 94 47 09 - 94 96 95 - Aften: 35 12 46 Tilbud gives uden forbindende

Den 25. marts havde vort medlem, ingeniør Ib Damm, inviteret foreningens medlemmer (78) til en foredrags- og demonstrationsaften i sit firma: Dansk Signal Industri. Hr. Damm sørgede for, at vi fik en interessant og lærerig aften ud af det.

(BC)

Den 27. marts havde nordjyske afdeling besøg af hr. Uwe Jepsen fra Deutsches Bundesbahn, Hamburg, og ca. 25 tilhørere var mødt frem.

Efter at Dyrholm havde budt velkommen, vistes der tone- og farve-reklamefilm fra DB, som blev kommenteret af Jepsen på flydende dansk.

Ved et efterfølgende kaffebord uddybede Jepsen nærmere sit eminente kendskab til DB og forelagde ferieplaner for eventuelle Tysklands-rejsende, ligesom han besvarede spørgsmål. Han omtalte de store moderne banegårde i Stuttgart, München og Frankfurt am Main. Han frarådede at benytte TEE-toget Rheingold, hvis man vil se Rhinen, da det går alt for stærkt, så man ikke rigtig får noget at se, han omtalte, at om kort tid åbner den første strækning på DB, hvor togene kører 200 km/t, nemlig fra München til Augsburg, men det medfører mange problemer, bl. a. må der ikke stå folk på perronen, når toget suser forbi. På grund af mangel på arbejdskraft er ikke mindre end 13.000 udlændinge beskæftiget ved DB.

Jepsen uddelte forskellige tyske jernbaneblade, bl. a. »Hamburger Blätter« nr. 5/6 1964, der bl. a. indeholdt en meget udførlig og interessant beskrivelse af Ebeltorf-Trustrup jernbane.

Alle var enige om, at det var en dejlig aften, og hr. Jepsen lovede at komme igen en anden gang, hvis forholdene tillod det.

(O. Bøye)

Referat af generalforsamlingen bringes i næste nummer af bladet.

Lille spøgefuldhed i marts.

Resultatet af konkurrencen foreligger nu. Løsningen er: Hollingstedt på Schleswiger Kreisbahn's gamle linie til Friedrichstadt. Vinder blev: *Stud. tech. Jørgen Henneke, Odense*, som bedes sætte sig i forbindelse med sekretariatet med sit gevinstønske. Redaktionen takker i øvrigt for den store interesse for »spøgefuldheden« – det var kun ovennævnte, der havde det rigtige resultat, men mange havde gættet, hvor det »snerpede« hen. Vi vil bringe en tilsvarende konkurrence i et kommende nummer af bladet.

DJK's publikationer.

Maribo-Bandholm Jernbane (Museumsbanen), driftsberetning 1964 er nu udkommet, kr. 4,-. Driftsberetningerne fra de tidligere år kan stadig fås (1962) kr. 5,- og (1963) kr. 4,-. (Husk at tillægge kr. 0,25 pr. publikation).

Foreningens bogserie omfatter i øvrigt:

- | | |
|--|-----------|
| 1. Næstved-Præstø-Mern Banen | kr. 8.50 |
| 2. Maribo-Bandholm Jernbane | udsolgt |
| 3. Hørve-Værsløv Jernbane | udsolgt |
| 4. Fortegnelse over danske jernbaners motor-materiel, 1. del | kr. 10.00 |
| (motorlokomotiver, motorvogne, S-tog, lyn-tog m.v.) | |
| 5. 2. del (forsøgsvogne, skinnebusmateriel samt supplement til 1. del) forventes udsendt forår 1965. | |
| 6. Nakskov-Rødby Jernbane | kr. 12.00 |
| 7. Museumsbanen og Maribo-Bandholm Jernbane | kr. 3.00 |
| 8. Langelandsbanen | kr. 16.00 |
| 9. Vejle-Give Jernbane | kr. 12.00 |
| 10. Kolding-Egtved Jernbane | kr. 15.00 |
| 11. Nakskov-Kragenæs Jernbane 1915-1965 | kr. 12.00 |

Ovennævnte bøger kan erhverves ved indbetaling af nævnte beløb + porto (kr. 0,25) pr. publikation på postgiro 67394 (P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup).

Vi gratulerer:

50 år ved banen.

Kontorchef S. H. Soelberg, AB.

50 år ved samme bane er endnu ikke et almindeligt jubilæum, men hr. Soelberg blev ansat som elev på AB 1. maj 1915, og dér blev han. Som om der ikke var nok at bestille på den travle Amagerbane, tog han fat på foreningsarbejde og var i en årrække medredaktør af »Haandbog for den danske Privatbanestand« (et uundværligt værk, navnlig for historikere, der skal finde ud af, hvornår folk har jubilæum); endvidere så man samtidig i »Privatbane-Tidende« ofte velskrevne og kultiverede indlæg, der på en fin måde sagde de politiske modstandere sandheden (aldrig eversharp, altid neversharp og tilmed cleversharp). Pardon! Assistent 1921, overassistent 1943, kontorchef 1960; i samme tidsrum har AB haft 3 direktører, og vi håber, at banen fjerde direktør endnu en årrække kan glæde sig over kontorchefens virke.

Harry Petersen's Bageri Vestergade 18 Frederikshavn Tlf. 20112	Randers ventilationsfabrik »HEKO« Staldventilation Fabriksventilation Tlf. 24260
B. P. LOU's Mekaniske værksted Søndergade 87-89 Frederikshavn Tlf. 21752	GLARBO SAVVÆRK v/ Carl Hull Gl. Ry — Jylland Tlf. Gl. Ry 70
Arkitekt og tømrermester I. C. PETERSEN Tuxensgade 8 Frederikshavn Tlf. 20283	ESSO DEPOT v/ G. Nielsen Danmarksgade 20 Frederikshavn — Tlf. 20411
Frederikshavns Ægexport Tlf. 23100 Frederikshavn	Glasfiberfabrikken »JACO« Industrivej — Næsby Odense Tlf. (09) 119705
J. P. Pedersen & Søn Aut. gas- & vandmester Bangsbostrand pr. Frederikshavn Tlf. 20405	<i>Nordisk Maskin Import A/S</i> Ballerup
C. NIELSEN & SØN A/S El-installatør Th. Bergs Gade 3 — Frederikshavn Tlf. 21867	Randers Rustfri Stålindustri Mejerimaskinfabrik Tlf. 25794
Egtved Betonvarefabrik Jylland	NY DAG — hele stiftet i een avis
Tømrer- og snedkermester GUNNAR HALD Hjørringvej 76 Frederikshavn Tlf. 21502 Lev. til selvbyggere	Tømrer- og snedkermester ERIK CHRISTENSEN Aarhusgade 7 Frederikshavn Tlf. 20546

Direktør S. H. Nielsen, HHJ.

Startede som elev på Langelandsbanen 1. maj 1915, afløste på stationerne i et halvt års tid; derfra til KB og som assistent 1919 til HHJ. Fra 1936 både driftsbestyrer og kasserer. Slap pengekasen i 1955, derefter »kun« direktør for HHJ. I en årrække hovedbestyrelsesmedlem for kontorforeningen. – Startede i 1933 Odder Turistforening og har siden været dens formand. S. H. N. er en heldig kombination af jernbane- og turistmand og har som sådan forstået at gøre sin bane både populær og uundværlig for egnen. – Kom til Odder og Viby J. og se privatbanegodstog og tag til Saxild stand og Norsminde med HHJ's busser og se en herlig egn!

For begge jubilarerne gælder det, at DJK har kunnet glæde sig over megen imødekommenhed og hjælpsomhed, både med nyt og gammelt, når vi har henvendt os til dem. Det er derfor med taknemmelighed, vi gratulerer og sender de bedste ønsker for de kommende år.

(PT)

Tirsdag den 13. april modtog bestyrelsen det triste budskab, at vort medlem i Bandholm, købmand Karl Andersen, pludselig var afgået ved døden. Karl Andersen var velkendt af alle, der regelmæssigt kom i Bandholm, altid virksom, altid hjælpsom ved afviklingen af driften på Museumsbanen. Vi vil savne ham dybt.

(BC)

MUSEUMSTOGET

Sommerens køreplan ligger nu fast, og der er kun tale om få ændringer i forhold til i fjor. Museums-toget kører i år på alle søn- og helligdage i sommerkøreplansperioden.

Køreplan gyldig søn- og helligdage i tiden 30/5–19/9 1965

	Tog nr.	451	453	455	457
Maribo	af	10.10	12.00	14.10	15.40
Bandholm By	an	10.38	12.23	14.38	16.08
Bandholm Havn	an	10.40	12.25	14.40	16.10
Anmærkning:			B S		B S
	Tog nr.	452	454	456	458
Bandholm Havn	af	11.10	12.35	14.55	16.40
Bandholm By	af	11.13	12.38	14.58	16.43
Maribo	an	11.40	13.05	15.25	17.10
Anmærkning:			B S		B S

I anmærkningsrubr. angiver S, at toget har forbindelse med dampskibet »Skjelskør«, og B at toget har forbindelse med todækkerbus.

Alle tog fremføres med damplokomotiv.

Togene kan endvidere standse ved Grimstrupvej, Maglemer og Merretskov, såfremt der er rejsende at optage eller afsætte.



Nr. 5 klar til sommerens trafik.

Foto: P. Skebye Rasmussen

Maskinafdelingen

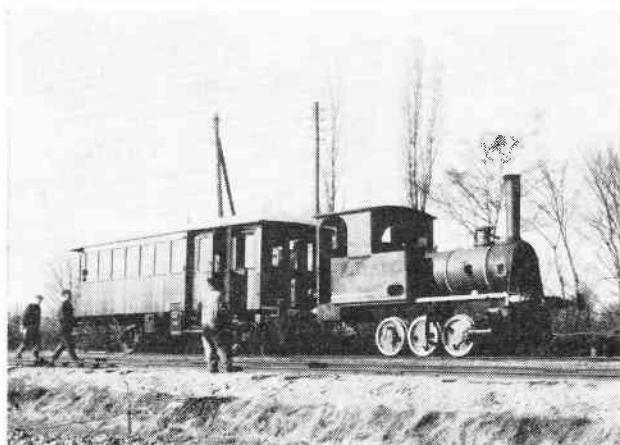
Redigeret af Svend Jørgensen

Det går stadig fremad med »KJØGE«s reparation og med restaureringen af D 1 og C 20 i Klampenborg, omend sidstnævnte desværre ikke i det tempo, vi kunne ønske, dels grundet stadig manglende strømtilslutning derude, dels grundet manglende arbejdskraft, idet alt disponibelt mandskab hver lørdag og søndag er i Maribo, ligesom der stadig arbejdes under højttryk hver tirsdag aften med bl. a. drejearbejde. Lørdag den 3. april modtoges de

tre hjulsæt med nye hjulbandager fra DSB og anbragtes under »KJØGE«, der uendelig varsomt sænkedes på hjul igen. Søndag foretoges en første prøvetur til Bandholm med LB og M 1 som trækraft, og denne tur forløb nogenlunde tilfredsstillende. Malerne er allerede igang med diverse løsdeler til »KJØGE«, og nu fortsættes med al den øvrige »teknik«, gangtøj o.s.v., montering af armatur m. m. på kedlen. Der mangler endnu et stort arbejde, inden maskinen er klar til drift. Om dette kan nås til

<i>Nørre Uttrup Lervarefabrik</i> Nørre Uttrup — Jylland Tlf. 22341	Murermester AKSEL FRODE JENSEN Knudsensgade 5 — Frederikshavn Tlf. 20504
RESTAURANT GRØFTEN Vendersgade 65 — Fredericia Tlf. 20472	Murermester CARL JENSEN Kongensgade 94 — Fredericia Tlf. 20338
MIMA-MASKINER A/S Kirkebjerg Allé 42 Vanløse	Snedkermester P. IVERSEN Jasminvej 6 — Fredericia Tlf. 21334
Murermester HANS CHR. HANSEN Rosevej 56 — Frederikshavn Tlf. 21121	Blikkenslagermester SV. AA. JØRGENSEN Havepladsvej 180 — Fredericia Vand — Gas — Varme — Sanitet — Olie Tilbud uden forbindende Tlf. 23392
H. V. LARSENS Maskinfabrik Skagensvej 65 — Frederikshavn Tlf. 22260	ANNI & BENT KNUDSEN Sølvsmiede Dyrehavevej 103 — Kolding Tlf. 24121
Tømrermester MALTHE CARLSEN Digetsvej 9 — Frederikshavn Tlf. 21842	Billardrestauranten Italiano v/ Th. Hansen 4 hel match kegle 1 hel match karambole Hjørnet af Jyllandsgade og Bjergegade Fredericia — Tlf. 23105
Tømrermester E. M. CHRISTENSEN Aarhusgade 7 — Frederikshavn Tlf. 20546	Frederikshavn Konserverfabrik A/S Constantiavej — Frederikshavn Tlf. 22566
Malermester GUNNAR EMMERING P. Møllersgade 17 — Frederikshavn Tlf. 20724	Varmeinstallatør OVE JENSEN Danmarksgade 7 — Frederikshavn Tlf. 20029

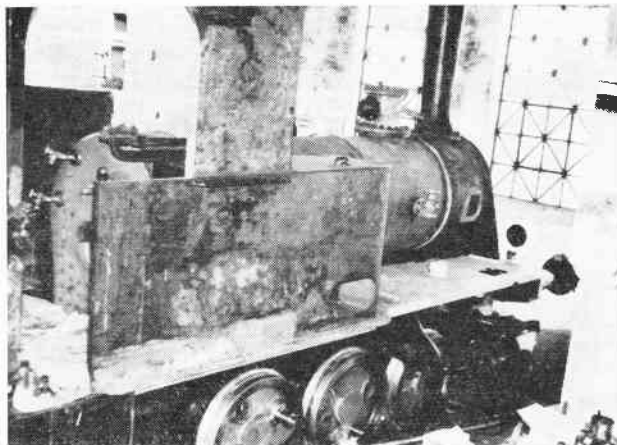
medlemsturen Kristi Himmelfatsdag, afhænger bl. a. af Deres hjælp.



M 1 prøvekører KJØGE.

Foto: P. Thomassen

Nærmere oplysning hos: Svend Jørgensen, Blichersvej 5, 1., Helsingør. Jens L. Jensen, Lillegade, Avedøre pr. Hvidovre (tlf. 78 84 33). Robert Jørgensen, Peder Lykkes Vej 69, 2., København S. (tlf. 55 74 81). J. Kirchhoff-Jørgensen (tlf. GODthåb 9268).



KJØGE »ganske afklædt« i remisen i Maribo.

Foto: Ole Jensen

De kan endnu nå at tilmelde Dem til sommerens drift af Museumstoget. Vi håber, at mange, både ældre og unge, vil tilbyde deres hjælp, alt efter lyst og særlige evner. Vor jernbane byder jo på opgaver for enhver smag. Lad os høre fra Dem i god tid – og det er på høje tid – så vi kan tilrettelægge ture, billig rejse, overnatning m.v. på den bedst mulige måde.

DJK har af A/S FAXE KALKBRUD købt den sidste af de to gamle kalkvogne, der henstod i Stubberup. Desuden erhvervedes fire reservehjulssæt med de gammeldags firkantede akselkasser. Vi håber i løbet af april måned at få vognen sat på spor og hjul-

sættene læsset, hvorefter den går til Hårlev for eftersyn inden den videre rejse. Det er tanken at benytte den bedste af vognene som kuldepot efter opmaling, medens undervognen af den anden senere skal benyttes til en af vore vognkasser. Begge vogne sendes til Maribo.

BOGANMELDELSE

B. Wilcke & P. Thomassen:
Kolding-Egtved Jernbane.
DJK's bogserie nr. 10.

Jernbaneinteressen i Danmark har i de senere år taget et voldsomt opsving, og specielt de mange nedlagte baner har fanget manges interesse. Det kan jo være vanskeligt at fremskaffe pålideligt og fyldestgørende materiale angående disse baner, men DJK tog et prisværdigt initiativ med udsendelsen af en række småskrifter. Fra en lidt famlende begyndelse er man nu kommet over børnesygdommene, og det nu foreliggende skrift om KEJ må siges at være en mønstergyldig publikation.

Selv en koldingensisk jernbaneentusiast som undertegnede har fundet det vanskeligt at udfylde de mange »hvide pletter« i KEJ's historie, så intet var mere velkomment end netop denne bog, der ikke blot har bud til den jernbaneinteresserede, men i lige så høj grad til den lokalhistorisk interesserede, af hvilke der findes ikke så få netop i Kolding.

Levende og interessant, ofte fornøjeligt, fortæller bogen på sine 64 sider om Egtvedbanens forhistorie, om banens fødselsvanskeligheder, åbning og hårde kamp for tilværelsen samt om dens endelige lukning og likvidation. Det vil sikkert glæde mange at finde så detaljerede oplysninger om banens rullende materiel, et ellers ret dunkelt kapitel i banens historie, og dets endeligt.

Illustrationsmaterialet er fremragende og spænder fra billede af banens initiativrige første driftsbestyrer P. V. Berg over stationsbilleder, fotos og tegninger af lokomotiver og vogne, af billetter og godsfrimærker, til et sæt fremragende sporplaner, som uden tvivl vil have manges interesse. De fleste af disse billeder er ikke set tidligere og bidrager i høj grad til det gode indtryk, man får af bogen. Det er tydeligt, at forfatterne har lagt et stort og grundigt studium i arbejdet med denne bog, som på det varmeste kan anbefales ikke blot vore mange smalsporvenner, men i lige så høj grad de ikke så få koldingensere, der er interesseret i deres hjemby's historie og udvikling.

O. Winther Lauersen.

Hansens Taxi

Med radiotelefon — 4 vogne

5 og 11 personer

HANS HANSEN

Skt. Knudsgade 26 — Ringsted

Tlf. (03) 615 — 1224

Svarer dag og nat

Sparekassen for Lyngby & Omegn

★ 877222

Filialer:

Holte Sparekasse, Øverødvej 3 - 42 11 38
Bagsværd Sparekasse, Buddinge Hovedg.
321 - 98 09 91

Nærum Sparekasse, Nærum Hovedg. 111 -
80 05 36

Virum Sparekasse, Virum Torv 3 - 84 81 50
Lundtofte Sparekasse, Lundtoftepark. 81 -
87 87 31

Lyngby Vestkvarters Sparekasse,
Ulrikkenborgpl. 10 D - 87 92 92

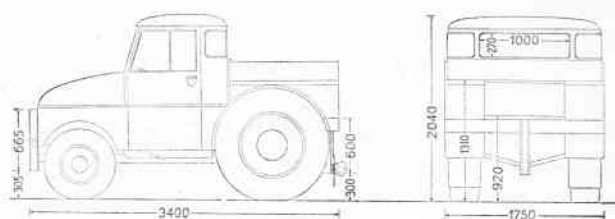
Kongevejens Sparekasse, Kongev. 196 -
84 51 61

Vedbæk Sparekasse, Stationsvej 9 -
89 17 77

Fortunbyens Sparekasse, Lyngbygaardsvej
151 - 87 73 72.



Kvaliteten der trækker



til alle formål

BUKH
DIESEL